

Александр Фратер



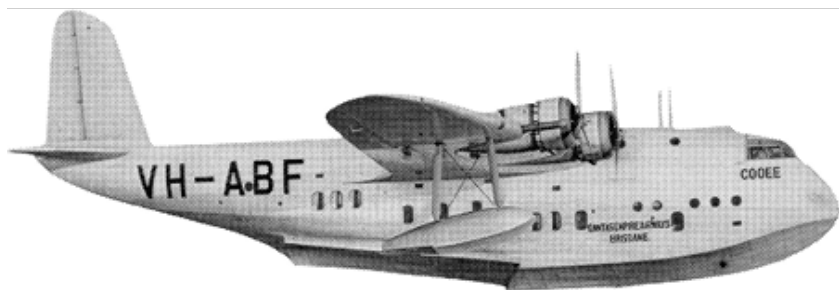
ЗА ГОЛУБЫМ ГОРИЗОНТОМ

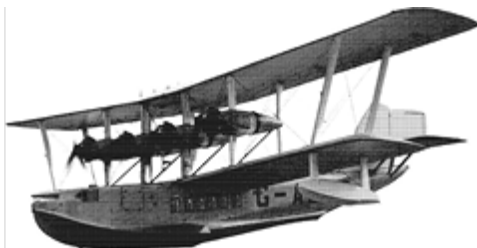


ПО СЛЕДАМ
«ИМПЕРСКИХ АВИАЛИНИЙ»

18+

Александр Фратер
ЗА ГОЛУБЫМ ГОРИЗОНТОМ:
ПО СЛЕДАМ «ИМПЕРСКИХ
АВИАЛИНИЙ»





Перевод и издание: Игнат Соловей

Москва

2025

УДК 910.4 + 656.7

ББК 39.5г + 99 Ф85

Фратер, Александр

За голубым горизонтом: по следам «Имперских авиалиний» / А. Фратер; пер. с англ. И. Соловей. — Москва, 2026. — 452 с. с илл. — эл. изд.

В подробном описании своего авиапутешествия в феврале-марте 1984 г. британский журналист и писатель Александр Фратер рассказывает историю первых регулярных почтово-пассажирских авиационных рейсов между Англией и Австралией. В документальном повествовании переплетены дневники авиапассажиров 1920–30-х гг., документальные

источники и собственный пассажирский опыт автора в середине 1980-х гг. Рекомендуются любителям английской публицистики, часто летающим пассажирам, частным пилотам, любителям истории авиации.

18 +

Только для совершеннолетних читателей. В тексте упоминается употребление наркотических веществ, не одобряемое автором и переводчиком. Незаконное потребление наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов влечёт вред здоровью, их оборот запрещён и влечёт установленную законодательством ответственность. Также в тексте встречаются сцены курения и употребления алкоголя, что тоже вредно.

Перевод, примечания, вёрстка, подготовка иллюстраций, дизайн обложки:

Игнат Соловей

Гарнитура PT Serif. Объём 26 усл. печ. л., 23,27 уч.-изд. л.

© А. Фратер, 1986

© + © И. Соловей, перевод, 2025

Разрешаются свободное некоммерческое распространение в электронном виде файла русскоязычного издания без изменений полностью или частично и нетиражная печать для личного использования и пополнения фондов библиотек.

[Предисловие переводчика](#)

[Благодарности автора](#)

[Пролог](#)

[1. В НАЧАЛЕ ПУТИ](#)

[От Лондона до Афин](#)

I

II

III

IV

2. ПОЛЁТ ВДОЛЬ БОРОЗДЫ

От Афин до Маската

I

II

III

IV

V

VI

VII

3. ЧЕРЕЗ (СУБ)-КОНТИНЕНТ

От Маската до Дакки

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

4. ГДЕ ЗАРЯ ПРИХОДИТ ГРОМОМ

От Дакки до Сингапура

I

II

III

IV

V

5. ПО ОСТРОВАМ ПРЯНОСТЕЙ

От Сингапура до Дарвина

I

II

III

IV

6. В СЕЗОН ДОЖДЕЙ

От Дарвина до Брисбена

I

II

III

IV

Эпилог

Предисловие переводчика

Александр Фратер (03.01.1937–01.01.2020) хорошо знаком британским и, в несколько меньшей степени, австралийским и американским читателям 1960–2010-х годов. В России его работы практически неизвестны, хотя он здесь бывал, готовя свою книгу-фотоальбом о важнейших реках в истории мировых цивилизаций, выбрав из многочисленных и полных всевозможных историй российских водных путей Волгу, а потом участвуя в съёмках документального телесериала по мотивам той книги.

Его самый, наверное, романтичный труд из полномасштабных (помимо книг он много лет писал колонки и статьи в качестве туристического обозревателя в британской газете «Обозреватель» (Observer)) — книга, которую вы видите перед собой, «За голубым горизонтом: по следам “Имперских авиалиний”». Я о ней узнал в 2010 году и купил на международном интернет-аукционе подержанный экземпляр в мягкой обложке с прямой доставкой авиапочтой из Англии. Прочитав (даже «проглотив»), понял, что обязательно хочу перевести её на русский. Спустя 15 лет этот момент настал.

Эта работа перекликается с моим предыдущим переводом, хроникой Великой воздушной гонки МакРобертсона 1934 года, написанной капитаном авиакомпания KLM Куне Дирком Парментие (не раз упоминаемым и здесь) и во многом прямо ему наследует. Основа и цель повествования Фратера — описание путешествия из Лондона в Брисбен в 1930-е годы, в первую очередь на самолётах, но, независимо от вида транспорта, в атмосфере роскоши и высокочеловеческого сервиса, хотя и не без неожиданностей; удовольствие (кому-то, впрочем, испытание) было крайне недешёвым, о чём сказано немного ниже, поэтому среди пассажиров были в основном известные или как минимум весьма состоятельные люди, а командиры экипажей также были известны широкой публике. Полвека спустя автор повторил маршрут пассажиров «Имперских авиалиний» (Imperial Airways) — одной из важнейших организаций эпохи становления гражданских коммерческих авиаперевозок наряду с нидерландской KLM, французскими «Аэропосталь» и «Эр Франс», и американской TWA. Его путь в феврале-марте 1984 года не полностью совпадал

с легендарным маршрутом в силу геополитических перипетий XX века и местных сбоев воздушного движения, но достаточно точно повторял его. Первое английское издание этой книги вышло в 1986 году.

В документальном повествовании, полном достоверных исторических фактов, многослойного, местами ехидного и иногда даже обидного по меркам XXI века английского сарказма и юмора, и характерного журналистского цинизма, свидетельства путешественников 1920-х-1930-х годов и даже личные встречи со свидетелями и участниками тех событий причудливо переплетаются с реалиями гражданской авиации и быта авиапассажира первой половины 1980-х. Открывается книга собственными воспоминаниями автора о послевоенных годах, сохранивших последние следы грандиозных путешествий времён высшей мощи Британской империи, когда над ней ещё «не заходило солнце».

Теперь немного о русскоязычном тексте. Я намеренно перевёл на русский или транслитерировал подавляющее большинство названий, чтобы сохранить дух переводных изданий второй половины XX века о путешествиях по миру, которыми сам зачитывался в детстве и юношестве. Имена, названия и топонимы я привёл к написанию, принятому в России, поскольку часто речь идёт о людях достаточно известных, чтобы о них были статьи в справочниках и «Википедии» (последней я ни в коем случае не доверяю слепо). Номера рейсов и модели самолётов оставлены в латинице, которую обычно следует читать по-английски (то есть буква C — это обычно «си», а HP — «эйч пи»), но я сознательно избегал, например, «гейта» и «чеклиста», ставших уже привычными, особенно пилотам и часто летающим пассажирам. Единицы измерения также не переведены в метрическую систему (хотя у автора иногда встречаются километры и килограммы), поэтому, чтобы избежать утомительного избытка примечаний, которых я и так написал почти триста и решил их вынести в конец книги из-за объёма, приведу здесь краткую табличку:

1 дюйм — 2,54 см

1 фут — 12 дюймов — 30,48 см

1 ярд — 3 фута — 36 дюймов — 91,44 см

1 сухопутная (статутная) миля — 5 280 футов — 1760 ярдов — 1 609 м

1 морская миля — 1 852 м

1 узел — 1 морская миля в час

1 фунт — 454 г

1 стоун — 14 фунтов — 6,35 кг (так измеряется только вес людей)

1 акр — чуть меньше 0,4 га или $\approx 4047 \text{ м}^2$.

1 имперский галлон жидкости — 4,546 л (двухгаллонная жестянка — 9 литров)

1 американский галлон жидкости — 3,786 л

1 имперская кварта — четверть галлона, 2 пинты, 1,1365 л

1 американская кварта жидкости — четверть галлона, 0,946 л

1 имперская унция жидкости — 28,4 мл

1 американская унция жидкости — ≈ 30 мл

Стоит помнить и об инфляции, поэтому учтите, что суммы в фунтах стерлингов и других валютах, которые встречаются в тексте, имели совершенно другой вес. До 1971 года фунт стерлингов был не десятичным, а делился на шиллинги и пенсы. В одном фунте было 20 шиллингов, в одном шиллинге 12 пенсов (1 фунт = 240 пенсов). 1 гиней — это 1 фунт и 1 шиллинг (т. е. 21 шиллинг). Кроной назывались 5 шиллингов (полкроны — 2 шиллинга 6 пенсов), флорином — два шиллинга, а фартинг, самая мелкая монета, составлял четверть пенса.

В качестве опорной точки и основы для грубых подсчётов: согласно официальному калькулятору инфляции на сайте

Банка Англии 1 фунт стерлингов середины 1930-х соответствует 61,5 фунту стерлингов 2025 года, а приведённые в повествовании суммы в фунтах и долларах середины 1980-х нужно умножить на три. Но помните, что распределение покупательной способности относительно товаров и услуг, стоимость труда и курсовые соотношения в 2025 году совершенно иные, чем в 1984-м, а тем более в межвоенное двадцатилетие XX века.

В середине 1930-х годов (и не забываем о Великой Депрессии) нормальная зарплата конторского служащего на достаточно высокой должности, позволявшая содержать семью с несколькими детьми, дом и 1..2 человека прислуги, была порядка 60..80 фунтов стерлингов в месяц. Начинаящий лондонский делопроизводитель в 1934 году получал 13..16 фунтов в месяц, чего хватало на экономную жизнь в маленькой съёмной квартире в половине небольшого домика, скромные развлечения и приходящую домработницу, а если год откладывать каждую неделю по 5 шиллингов (иногда чуть больше) на сберегательный счёт, то можно позволить недельный отпуск на курорте на юге Англии — и даже встретить там будущую жену со всеми вытекающими расходами на романтику (во всяком случае, если верить рекламному фильму Почтового сберегательного банка Великобритании 1934 года «Бережливый Джон Аткинс» [John Atkins Saves Up], к которому я сделал субтитры для фестивального показа в 2013 году; оснований не доверять этому источнику нет). Ещё один пример — «Исчезновение Клэпемской кухарки» из «Ранних дел Пуаро» Агаты Кристи. Там кухарка Эльза Данн бросает работу после извещения о получении наследства в виде домика в североанглийском городе Карлайл и годового дохода в 300 фунтов (почти вдвое больше, чем зарплата молодого служащего!). При этом женская зарплата сама по себе была в 2..3 раза меньше аналогичной мужской, и как правило женщина в принципе не могла зарабатывать наёмным трудом более 500 фунтов в год, а обычный «стеклянный потолок» был вдвое меньше. А 500 фунтов в год были весьма приличным доходом и для семейного мужчины с неработающей женой и несколькими детьми.

До Дели в 1934 году можно было добраться за 105 фунтов 15 шиллингов и этот путь занимал 8 суток. Перелёт из Англии в Австралию стоил 250 фунтов и длился две недели. Если не покупать по пути «туземные сувениры», то ни за что более авиапассажиру платить не требовалось. Путешествовать, конечно, можно было и дешевле — но не быстрее. Кому-то, впрочем, удавалось слетать и бесплатно (точнее, за чей-то ещё счёт), и в книге такие случаи упоминаются.

Теперь, надеюсь, у вас есть неплохое представление о том, какого порядка роскошью был перелёт «Имперскими авиалиниями» и другими авиакомпаниями 90 лет назад. Сейчас из Лондона в Дели можно долететь за 9..12 часов, даже самый дорогой билет первого класса стоит годовую зарплату кассирши в дешёвом шотландском супермаркете (менее оплачиваемой работы в Британии практически нет, а неравенство оплаты труда в зависимости от пола сохраняется, хотя и намного менее выраженное). Самый дешёвый билет эконо-класса — от трети до половины её месячной зарплаты. Сопоставима по стоимости с билетом «Империял» («хорошая годовая зарплата ценного специалиста после налогов», то есть 65 000 долларов США, евро или фунтов стерлингов) сейчас разве что полная аренда бизнес-джета на беспосадочный 10-часовой перелёт, а если её с кем-то разделить, то за столько можно и до Мельбурна долететь с одной дозаправкой часов за 20, что в 3,5 раза быстрее рекорда Великой воздушной гонки МакРобертсона 1934 года (71 час ровно).

В наши дни восьмитонный самолёт на 38 (и даже 18) посадочных мест и 4..5 членов экипажа с четырьмя поршневыми двигателями, деревянными 4-лопастными винтами постоянного шага и роскошным салоном обойдётся, конечно, куда дороже 1,23 млн фунтов стерлингов (или 130 миллионов рублей по прямому пересчёту на 2025 год), даже если использовать «винтажные» приборы и подержанные советские радиальные двигатели, часть стоимости труда списать на бесплатную работу волонтёров-энтузиастов, а в вопросах безопасности конструкций и полётов руководствоваться практикой 90-летней давности. Кстати, ни один из восьми бипланов «Хэндли Пейдж HP 42»

в регулярном пассажирском сообщении от Лондона до Рима и от Афин до Карачи не терпел катастроф и ни один из их пассажиров в перелётах не погиб и не был ранен. Неприятности у этих самолётов начались только в конце 1939 года, после начала Второй Мировой войны, и до наших дней не сохранилось ни одного, хотя чертежи есть и выпускаются небольшие коллекционные модели.

В книге встречаются авиационная терминология и радиообмен, но, хотя текст изначально рассчитан в том числе и на любителей авиации, основная аудитория — массовый читатель, да и сам автор не пилот, хотя и попробовал когда-то им стать. Поэтому терминология и лексика радиообмена здесь максимально соответствуют общепринятым русскоязычным времён позднесоветского «Аэрофлота» настолько, насколько написанное автором можно к ним привести. Помимо авиационной лексики здесь есть и ненормативная, а также описания не самых эстетичных ситуаций. Я вас предупредил.

И ещё пара важных моментов.

Первый: этот перевод — пиратский, поскольку в 2025 году получить права от британского издательства на публикацию в России крайне затруднительно, не говоря уж о том, что непозволительно дорого, особенно для частной инициативы, а российские издатели предпочитают избегать литературы такого рода по коммерческим соображениям. Этот перевод я выполнил в свободное от прочих занятий время ровно за пять месяцев (ещё некоторое время заняли подготовка иллюстраций и вёрстка), движимый целью познакомить российских любителей авиации с частицей истории, известной весьма немногим из них. Качество моей работы, смею надеяться, как минимум не уступает коммерческому изданию, в том числе и потому, что я не был связан сроками, требованиями и обязательствами, кроме установленных для себя лично.

Второй: искусственный интеллект я не использовал принципиально, разве что чуть-чуть для создания фонов обложки и обработки для неё старых фотографий. Всё до последней точки сделано вручную классическим методом (хотя и полностью онлайн) — со словарями, справочниками

и самостоятельной перекрёстной проверкой всех фактов, в том числе по доступным в Сети историческим документам и изданиям, включая те, на которые ссылается автор, если до них удалось дотянуться. Соблазн как будто бы сэкономить время, конечно, велик, но один взгляд на то, что нейросети образца 2025 года делают с текстом, отбивает всякое желание доверять им перевод и комментарии, и стимулирует заниматься этим лично и вдвойне тщательно.

Благодарности:

Дмитрию Овсянникову, частному пилоту;

Игору Колоколову, частному пилоту и коллекционеру авиационной литературы;

Евгению Максимову, Валерию Чусову и Александру Швыдкину — моим коллегам по авиационной телепрограмме Flight TV;

Дмитрию Суслакову, главному конструктору НПО «Аэроvolга» и частному пилоту — за консультации по гидродинамике летающих лодок;

Владимиру Лыгину, руководителю полётов аэродромного комплекса «Первушино», Республика Башкортостан — за консультации по работе авиадиспетчеров и радиообмену;

Сергею Минигулову — частному пилоту-инструктору, руководителю аэродромного комплекса «Первушино», Республика Башкортостан;

Илье Шатилину — авиационному журналисту, владельцу и главному редактору портала для авиапассажиров FrequentFlyers.ru;

Никите Иванову и Анатолию Масоверу — за консультации и внимательность;

Департаменту транспорта Москвы — за регулярные электрические суда, на которых комфортно заниматься литературной работой в любое время года.

Игнат Соловей

*авиационный журналист, видеоинженер, видеооператор,
переводчик, верстальщик*

Благодарности автора

Я обязан поблагодарить Майкла Мида и Джона Аскхэма из туристического агентства «Стэйтмен-Олдвич Трэвел», которые безупречно распланировали и обеспечили билетами и бронями моё путешествие; Рона Уилсона из архива «Британских авиалиний», который щедро доверил мне немало материалов по «Имperiал». Читателям, желающим узнать больше о работе «Имperiал» в Кройдоне я рекомендую книгу «Великие дни аэропорта Кройдон, 1928–1939» Дугласа Ключэтта, Джоанны Нэш и Боба Лирмонта. Я почерпнул изрядное вдохновение, — и немало материала, — из их дотошного исследования и увеселительных рассказов.

Двое коллег по «Обозревателю», моя бывшая секретарша Хелен Симпсон и редактор цветного журнала-приложения Тревор Гроув, так меня поддержали и мотивировали, что я вовеки им признателен. Также я благодарен капитану Алеку Хэйвуду, водившему 747-е БА, а сейчас летающему на них в «Вёрджин Атлантик», который выкроил время в своём плотном графике, чтобы вычитать гранки. И, конечно же, моей семье, которая выдержала это двухлетнее предприятие с бесконечным терпением и благодушием. Также спасибо Дэвиду Годвину, моему редактору в издательстве «Хайнеманн», без чьего содействия эта книга никогда бы не состоялась.

Посвящается Марлис

Мой первый любовный роман начался рано утром 31 декабря 1946 года, за несколько дней до моего девятого дня рождения. Он был с аэропланом, — из тех, что нынче уже превратились в легенды, — и таким пылким, что даже сейчас, подобно неисправимому бонвивану, не пропускающему ни одной юбки, я не могу себя заставить не посмотреть на небо, если сверху доносится гул двигателей.

Это была одна из старых летающих лодок «Шорт Эмпайр», которая везла меня и мою семью из Роуз Бей в Сиднее на Фиджи, где моего отца ждала новая работа; после тягот и разлук войны это должно было стать началом новой жизни.

Незадолго до рассвета моторная лодка пронесла нас по тёмной и спокойной воде к нашему самолёту, пришвартованному к бакену; иллюминаторы его светились. Свет горел и в кабине, высоко на верхней палубе, где капитан, сидящий блондин, сидел и пил чай с экипажем.

Когда лодочник заглушил мотор, я заметил название «Кориолан», написанное на массивном, как у буксира, носу; дальше — надпись «Имперские Авиалинии Куонтас»; ближе к хвосту был регистрационный номер VH-ABG. Моя мать тихо рассказала нам, что Кориолан, герой одной из менее известных трагедий Шекспира, был знаменитым римским воином, изгнанным за надменность.

Лодка тихо проскользнула под высоким и широким крылом, скрывавшим бледнеющее небо и тускнеющие звёзды. Волна от нашего движения лениво плеснула по развалистому килю и огромному левому поплавку, приделанному к законцовке крыла паутиной тросов и расчалок. Проползая в низкую дверь со скруглённой притолокой, я учуял слабый, но дурманящий аромат парохода-бродяги 1: смесь запахов кофе, смазки, парафина и свечного дерева.

Мне это показалось запахом самих небес.

Фюзеляж был разделён, подобно кораблю, на каюты. Соседнюю с нашей занимал высокий сутулый англичанин в твидовом костюме, такой худой, что казался проволочным; его проводил

туда член экипажа, обращавшийся к нему «сэр Брайан» и обходившийся с этим пассажиром очень почтительно. Отец сказал, что англичанин — губернатор Фиджи **2** и возвращается из частной поездки в Сидней, а суетливый парень — бортинтендант. Стюард принёс нам леденцов и, верно угадав, что мы раньше не летали, сказал нам их рассасывать при взлёте, чтобы не закладывало уши. Потом один за другим завелись четыре больших двигателя «Пегас» с наддувом; бортинтендант поспешил к носовому швартовому люку и втянул канат. «Эмпайр» тронулся, медленно и неуверенно, поворачиваясь так и сяк; левый поплавок приподнялся на несколько дюймов над водой, когда крыло накренилось вправо, а потом плюхнулся на воду, прорезав в её поверхности огромную кремовую борозду. Мой отец, во время войны служивший при базе ВМФ США в Южном Тихом Океане, каждый день видел манёвры летающих лодок «Каталина» из окон своего госпиталя. Он объяснил, что вода слишком ровная для взлёта. Пилоту сначала нужно её разболтать собственным кильватерным следом, чтобы уменьшить эффект прилипания, оторваться и взлететь. Подняв приличную волну, капитан развернулся к ней и дал полный газ. Мы с грохотом помчались вперёд, пенный бурун от носа залил иллюминаторы нижней палубы, заполнив салон самолёта призрачным зелёным светом. Потом нос начал подниматься и вода ушла вниз, как из пробитого бака. Я глядел на гигантскую завесу брызг от поплавка, которая сначала уменьшилась, а потом и вовсе исчезла, когда со звуком скрипящей гальки «Эмпайр» наконец оторвался от воды и ввалился в розовое утреннее небо. Поражённый, я созерцал игрушечный город, полный теней, становившийся всё меньше с каждой минутой, и восторгался тем, что там спят миллионы людей, каждый не больше песчинки. Этот невероятный момент изменил моё восприятие и навёл на мысль, что бог, верно, не то что добрый пастырь, а скорее этаким энтомолог, управляющий и дрессировщик огромного блошиного цирка. Мы долетели до окаймлённых прибоем широких пляжей Брисбена, сели там на дозаправку, а потом отправились над Тихим океаном во французскую колонию Новая Каледония, где провели ночь и отпраздновали Новый год на французский манер (как и экипаж, явившийся к последнему сегменту до Фиджи с солидным опозданием).

Полёт может и был долгим и медленным, но я не скучал. Мы с сестрой после еды пошли на кухню, чтобы помочь с мытьём посуды, а на второй день забрались по замасленному металлическому трапу в носовой части, чтобы познакомиться с пилотами. В рубке, просторном застеклённом павильоне, был потрясающий вид вперёд, конец которого, казалось, на самом краю света. Пилоты были строгими молчаливыми дядьками, неприступными, как капитаны парусников-виндjamмеров 3. Они глубоко меня впечатлили своей угрюмостью и грузом ответственности, который она подразумевала, но сейчас я понимаю, что их, должно быть, мучило умопомрачительное похмелье.

Об истории «Кориолана» мне первым рассказал губернатор Фиджи, а вовсе не пилоты. В Новой Каледонии мы как-то ближе к вечеру пошли с ним купаться, и на пляже он выглядел ещё тоньше и удивительнее, чем в мешковатом шерстяном костюме. Сэр Брайан интересовал меня и без того, потому что в полёте он в основном вязал тёмно-бордовый чехол для чайника и обращался и к моему отцу, и ко мне просто «Фратер». Мой отец был доктором, только что возведённым королём в члены Ордена Британской Империи 4, и слышать, как к нему обращаются будто к школьнику, было в новинку. Мы пошли на пляж недалеко от места швартовки «Эмпайра». Пока я искал на мелководье кусочки кораллов, сэр Брайан плавал вокруг на спине, бледный, тощий как гладильная доска, не сняв очков. Его почти белые ноги торчали над водой, как два одинаковых мраморных надгробия.

Несмотря на его возраст и положение, болтать с ним было легко. Он рассказал мне, что «Кориолан» построили у реки Медуэй в Англии для «Имперских авиалиний». По его предположению, австралийцам он достался во время войны. Они не могли его вернуть, потому что «Империял» (которая мне смутно казалась какой-то службой при королевском дворе), к сожалению, не стало. Наш полёт был сродни тем, что приходилось выдерживать летавшим транспортниками Королевских ВВС — без выкрутасов и до веселья спартанским; сэр Брайан с тоской вспоминал деньки, когда «Империял» летала из Лондона в Австралию. Это был самый длинный

авиаперелёт в мире, длиной в пару недель и с десятками остановок по пути. Он рассказывал об огромных сверкающих бипланах с интерьерами, отделанными шелками и бархатом; ими командовали люди с серебряными свистками, которыми подгоняли наземных работников, а обедали за своими столами в главном салоне. К тем столам приглашали самых выдающихся пассажиров, вроде Уинстона Черчилля и Нозла Кауарда 5. Ночи самолёты проводили на стоянках, все ужинали на земле, а потом отправлялись спать в наземные же кровати в отелях. На Ближнем Востоке остановки были даже в одиноких пустынных крепостях, охраняемых от разбойников-бедуинов арабскими ополченцами. Каждый полёт был приключением. Сэр Брайан говорил, что ни до, ни после не было ничего равного Восточному маршруту «Имперских авиалиний». Казалось, он очень об этом сожалел.

Спустя несколько лет, в интернате в Австралии, я наткнулся в школьной библиотеке на историю гражданской авиации и, медленно листая книгу, увидел карту маршрута сэра Брайана из Лондона в Брисбен. Вспоминая его бесплотный голос над морем, я сосчитал остановки, — 35, — и попробовал некоторые названия на язык: Бриндизи, Александрия, Багдад... и пустынные крепости, о которых он говорил: Рутба-Уэллс 6 и Шарджа. Ещё были Гвадар в Белуджистане, Джодхпур, Канпур, Акьяб 7 и Рангун, Алор Сетар в Малае, индонезийские города Батавия 8 и Сурабая, острова Ломбок, Сумба и Тимор (последний славился своими густыми сандаловыми лесами). Мне это казалось не столько коммерческим авиарейсом, сколько сбивчивым бредом первооткрывателя.

Моя семья всё ещё жила на Фиджи, где отец преподавал начала медицины, хирургии и акушерства местным студентам со всего Южно-Тихоокеанского региона («босоногого доктора» он придумал раньше, чем Мао Цзэдун), а я на длинные летние каникулы всегда летал домой самолётом. Это был один из маршрутов с «голубой лентой», Сидней — Лос-Анджелес через Фиджи и Гонолулу, там всегда работали новейшие самолёты. Хотя я и выходил на первой остановке, мне повезло полетать на всех них. По возвращении в школу я доводил своих друзей до ручки, сыпав размерами и характеристиками вроде

скороподъёмности, практического потолка, максимальных нагрузки, дальности и взлётного веса «Дугласа DC-6B». Я знал всё это наизусть и мечтал, что когда-нибудь оно мне пригодится для спасения жизней: например, сижу я в салоне «Конвэйр 440 Метрополитан», а пилот панически восклицает: «Я всё забыл и мы разобьёмся! Быстро, скажите кто-нибудь скорость сваливания этой модификации при убранных закрылках?».

Моими любимыми самолётами были «Локхид Супер Констеллейшн» авиакомпании «Куонтас» и «Боинг Стратокрузер» «Пан Американ Уорлд Эйруэйз». У «супер-конни» были трёхкилевые хвосты, а фюзеляжи обводами напоминали гончих, но шумно там было так, что пассажирам приходилось иной раз читать по губам. Как-то раз я сидел рядом с американской певицей, возвращавшейся из турне по Австралии. Она прокричала мне в ухо, что её первый концерт спустя три дня после прилёта в Сидней напоминал бедствие, потому что, оглушённая рёвом четырёх радиальных моторов «Райт» мощностью 2 200 л. с. каждый, она едва слышала оркестр.

«Стратокрузер», с другой стороны, был тихим и необыкновенно вместительным, с уютной маленькой гостиной у подножия лестницы в его широком носу. Именно в «Стратокрузере» я выкурил свою первую сигару и впервые попробовал крепкий алкоголь — большой бурбон. Его купила мне весёлая и искушённая в житейских удовольствиях женщина из города Вашингтона, знакомая с президентом Эйзенхауэром. Там же я впервые увидел, как взрослый совершает преступление, поймав с поличным орденосного английского комбрига: он воровал мыло. Лицо его было красно-землистого цвета и, запихивая пригоршни миниатюрных брусочков «Люкс» в карманы кителя, он сказал мне идти на сшер. Но, так или иначе, эти часы в небе сыграли немалую роль в моём росте и развитии.

Перейдя к высшему образованию, я вступил в университетскую эскадрилью и в качестве пилота-резервиста Королевских ВВС готовился стать австралийским ответом Невиллу Дюку, легендарному лётчику-испытателю, первому англичанину,

преодолевшему звуковой барьер. Но, — удивительное дело! — вместо отправки к звёздам меня учили фехтованию и скоротчению. Скоротчению! И что прикажете делать в день решающей битвы, возражал я? Крыть через матюгальник наступающие полчища иванов тысячей слов из «Войны и мира» в минуту? Ну, отвечали мне, можешь попробовать — меня представляли скорее в штабе, нежели на передовой.

Позже я всё же взял несколько уроков пилотирования, но выяснилось, что я большой перестраховщик. Это, конечно, достоинство пилота, но только если предполётный осмотр приборов не длится столько, что инструктор достаёт кроссворд. Я видел мир, полный опасностей. Вон то смирное на вид кучевое облачко, ползущее с запада, могло таить в себе грозу, а пролетевший мимо одинокий воробей предвещал столкновение со стаей птиц. В общем, охваченный стойким нежеланием покидать землю самостоятельно, я решил, что впредь оставлю самолётовождение людям с менее развитым воображением и ограничусь ролью наблюдателя.

Я перебрался в Англию — дёшево, обратным рейсом парохода, доставившего в Австралию иммигрантов, женился на стюардессе, обзавёлся домиком недалеко от глиссады Хитроу и пошёл в журналистику, как профессию, дающую максимум возможностей полетать за чужой счёт. За годы работы я наклеил покатушки на всём, от «Конкорда» (это был один из первых его коммерческих рейсов) до древнего шриланкийского «Де Хэвилленд Драгон Рэпид» с такой щелястой крышей, что в муссонные дожди пассажирам приходилось сидеть под зонтиками.

Самый страшный мой полёт был на плохо обслуженном «Иле» авиакомпании Управления гражданской авиации Китая 9 вскоре после окончания Культурной революции. Мы летели из Шанхая в аэропорт «Белое облако», Кантон 10, сквозь ночную грозу столь яростную, что второй пилот, грузная женщина со щербатым ртом и в грязных кедах, впала в истерику. Пока самолёт тряско крался по чёрному небу сквозь молнии, едва не разваливаясь от диких порывов ветра, мы видели, как она хнычет, закрыв глаза руками, и слышали

громкие резкие голоса её раздражённых коллег, требующих взять себя в руки и делать что положено.

Самый головокружительный, с другой стороны — на «Фантоме» 892-й эскадрильи Королевского ВМФ в учебном бою над Северным морем. В те девяносто минут, что я там был, мир полностью утратил смысл. Все привычные ориентиры, — море, солнце, небо, — стали танцующим калейдоскопом из бледных красок и крутящихся огней. Мы завершили упражнение пикированием до 200 футов над водой и неспешной прогулкой на скорости 250 узлов, а пилот, приятный молодой лейтенант, которого сослуживцы звали Дурашкой, пояснил, что его «Фантом», не имея пулемётов, становится уязвимым после того, как выпустит все ракеты.

— И что тогда? — спросил я.

— Тогда мы вверх.

Раздался рёв форсажа, в спину ударило слоновьим пинком. Шум, вибрация и мощь были почти неопишными; меня вдавило в кресло и казалось, что если мы не замедлимся, то пробкой вылетим за атмосферу. Высотомер крутился юлой, пока через 18 секунд мы не выровнялись на отметке 25 000 футов и я почувствовал странный кайф, какой бывает, наверное, после спуска по Креста Ран [11](#).

В гражданской авиации я предпочитаю маленькие винтовые самолёты. Они летят достаточно низко, чтобы разглядывать пейзаж и, подобно сельским поездам, погружают пассажиров в состояние социальной близости. Эти краткие отношения могут быть любопытно глубокими, особенно в плохую погоду, когда возникает ощущение общей судьбы: посторонний человек в соседнем кресле, зная, что больше он никогда вас не увидит, может рассказать о себе то, что в обычных обстоятельствах открыл бы только исповеднику. Мне такие путешествия доставляют большое удовольствие, и недавно одним тёплым летним днём я совершенно случайно придумал весьма необычный способ устроить их себе побольше.

Проходя мимо пустующего стола коллеги в редакции «Обозре-

вателя», я заметил там том размером с большую телефонную книгу, озаглавленный «Справочник мировых авиалиний Эй-Би-Си». Открыв его, я увидел расписания абсолютно всех регулярных авиарейсов мира. Медленно листая страницы, я ознакомился с подробностями вылетов «Авиатрасс Скалистых Гор» из Стимбот-Спрингс (SBS), штат Колорадо, и расписание «Твин Оттеров» компании «Эйр Экосс» между Карлайлом (CAH) и Абердином (ABZ). Сообщалось, как добраться до Галапагосских островов (рейс «Транспортиес Аэреос Насьоналес Экваториана» из Гуаякиля, GYE) или до Пикл-Лейк (YPL) в канадской провинции Онтарио, куда летал прямой рейс из Тандер-Бей (YQT). Я узнал об амфибии «Грумман Маллард» авиакомпании «Чолкс», летающей между Нассау (NAS) и Палм-Бич (PBI), и ежедневном рейсе Ан-24 «Аэрофлота» из Самарканда (SKD) в Ташкент (TAS). Потом мой глаз заметил Сурабаю (SUB), откуда каждое утро вылетает «Хокер Сиддли 748» в Купанг (KOE). Я вспомнил, что эти два названия были в индонезийской части маршрута «Имперских авиалиний» и мне стало любопытно, в каких из тех промежуточных пунктов сохранились действующие аэродромы. Я сломал голову, пытаюсь вспомнить карту из школьной библиотеки. На ней были Париж и Бриндизи. А можно ли сейчас долететь до Бриндизи? Я проверил: ежедневно два рейса «Аэро Транспорти Италияни» на DC-9 отправлением из Рима в 17:10 и 21:35.

В голове всплыло название «Шарджа». Есть ли там ещё лётное поле? Да. Но какой был следующий пункт после Шарджи? Я достал атлас и провёл пальцем до Гвадара на белуджистанском побережье. Гвадар мне вспомнился, но казалось сомнительным, что в такой глухомани до сих пор есть действующий аэродром. Я полистал справочник и с нарастающим возбуждением обнаружил, что из Гвадара (GWD) выполняются на «Фоккер Френдшип» регулярные рейсы в Дживани, Маскат, Панджгур, Пасни, Турбат и Карачи. Маршрут «Империял» проходил через Гвадар и Карачи, и спустя полвека этот сегмент всё ещё действовал! Мысль начала обретать форму.

Я позвонил приятелю из пресс-службы «Британских

Авиалиний», прямой наследницы «Имперских». Не может ли он, пожалуйста-пожалуйста, достать карту того самого маршрута до Австралии?

— Тогда, наверное, ещё руны ветками на песке выцарапывали. Но дай-ка я поговорю с Роном Уилсоном из архивного отдела и перезвоню.

Когда он перезвонил, его голос был полон интереса:

— У меня тут книга, а в ней твоя карта. Невероятно! Перелёт занимал две недели! Остановки были по всему маршруту и иногда в весьма сомнительных местах. Я тебе отправлю её с посыльным, но Рон велит беречь её как зеницу ока, потому что она не переиздавалась и очень ценная.

Книгу доставили спустя два часа. Я нашёл карту, открыл справочник Эй-Би-Си и начал сверять исторические промежуточные пункты с действующими аэропортами. С величайшим удивлением я обнаружил, что из 35 закрылись всего два, Газа и Рутба-Уэллс, ну и ещё несколько полос в австралийском буше, предназначенных для экстренной дозаправки.

Я пошёл к своему редактору и напомнил, что через несколько месяцев у меня длительный отпуск.

— И что будешь делать? Дом красить?

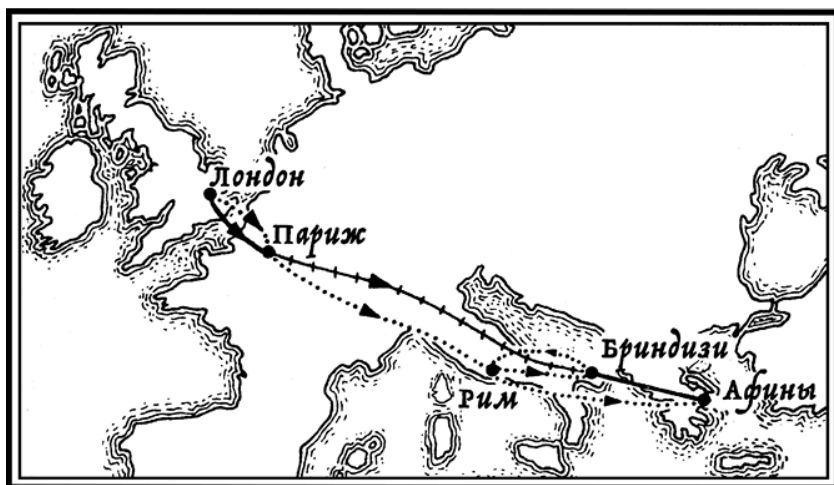
Я рассказал ему о своей задумке, зная, что десятки стыковок рейсов, протянувшихся через половину мира, требуют составления расписания с тщательностью записи сложного уравнения. Затем позвонил знакомому турагенту, который любил похвастаться, что не откажет в решении самой сложной задачи. Когда я объяснил ему, что хочу, в трубке наступила долгая тишина.

— Да ты шутишь, наверное.

Я заверил его, что нет и пригласил поговорить об этом за бутылкой-двумя самого лучшего шампанского.

1. В НАЧАЛЕ ПУТИ

От Лондона до Афин



I

Как и подобает, меня разбудил самолёт. Он громом снижался по глиссаде Хитроу — наверное, какой-нибудь старый грузовой «Боинг-707», построенный в те времена, когда реактивные самолёты ещё не коробили чувства всех, кто их слышал. Ещё он разбудил дрозда, который в тёмном саду завёл свою песню. В окна стучал дождь. Атлетичный февральский ветер ворошил деревья, стряхивая остатки прошлогодней листвы. Я лежал, слушая беззаботный голос дрозда и снова думал о своём путешествии, пытаюсь мысленно нарисовать предстоящий маршрут. Но я видел лишь само небо и то, как оно будет всё жарче и бледнее с моим продвижением на восток, полное, несомненно, всевозможной погоды. В это время года за внутритропическим фронтом наверняка развиваются такие облака, какие в Европе нельзя и представить; внутри них ходуном ходят силы, легко ломающие хребты орлам. Я представил, каково угодить в такое, гудящее громом и полное

яркого огня молний на борту какого-нибудь маленького стареющего самолёта, расшатанного усталостью металла и под управлением пилота с тяжёлым расстройством личности. Потом мне подумалось, что первые пассажиры до Брисбена, просыпавшиеся в день вылета, как и я, с утра пораньше, наверняка были столь же пессимистичны, размышляя о череде далёких промежуточных пунктов с названиями такими непонятными, что вряд ли и выговорить. Должно быть им Австралия никогда не казалась такой далёкой.

Мир, по которому решил путешествовать я, очень изменился. Возникли новые границы, даже новые страны; старые границы усилили или провели заново. В большинство мест иностранных журналистов не пускали или сильно ограничивали их свободу: получение виз заняло у меня три месяца и я всё ещё ждал решений Кувейта, Дубая и Бирмы (Оман отказал мне сразу, так что придётся туда просочиться так). Любой, кто сейчас захочет пролететь местными авиарейсами по маршруту «Имперских авиалиний», будет время от времени вынужден отклоняться от исторической трассы.

Подобно пассажирам «Империял» я планировал днями быть в дороге, а ночевать в гостиницах. Но они выезжали, зная, что флаг, под которым они летели, реял над большинством мест, где им предстояло побывать. Это, наверное, очень ободряло. Мне же достались предстартовый мандраж, убористо напечатанный семистраничный график перелёта и пачка билетов, которая, по словам моего измождённого агента, наверняка была самой толстой из когда-либо выписанных на бланках «Британских авиалиний». Она была толщиной с бульварную книжку в мягкой обложке и он собирался написать о ней в оргкомитет Книги рекордов Гиннеса.

Будильник сообщил, что сейчас 4:30 утра. Мой первый рейс, ВА 304 в Париж, вылетал из Хитроу ровно через три часа. Размышляя о том, в каком состоянии я в следующий раз лягу спать в свою кровать, я встал, прошёл на кухню и поставил чайник. Капли дождя всё ещё стекали по окну, падая из тяжёлой тучи цвета фингала, которая, казалось, намертво застыла над крышами. Одинокая машина, визжа шинами

по асфальту, промчалась вверх к Ричмонд-Хилл. Дрозд внезапно прервал свою милую сольную прелюдию дня и убрал голову обратно под крыло.

Я принёс жене чашку чая.

— Как себя чувствуешь? — спросила она.

— Немного нервничаю.

Она прислушалась к ветру.

— Сегодня ночью ты будешь спать на берегу Адриатики. Завтра — на Ниле. Представь, что вот это всё где-то далеко.

Её слова должны были успокоить, но вместо этого напомнили мне, что спустя ещё ночь я буду спать в Багдаде, по которому, если верить слухам, иранцы били ракетами. С ощущением решительно мрачным я пошёл варить сыну кофе, который он сонно прихлёбывал, пока мы болтали. Через шесть недель, — всего через несколько часов после того, как я должен буду вернуться домой на самолёте из Брисбена, — у него будет конфирмация в соборе Св. Павла. Мой график не давал права на ошибку. Сын сказал не волноваться, ничего страшного. Я пообещал, что сделаю всё возможное, чтобы там оказаться, и пошёл собираться. Пока я брился, над нами прошёл 747-й, первый за день из череды дальнемагистральных рейсов, заставляющих звенеть посуду с завтраком в широком коридоре между Хитроу и рекой. Гул их двигателей — такой же неотъемлемый звук лондонского юго-запада, как звяканье молочных бутылок под дверями домов. Я выпил последнюю чашку кофе в гостиной, уставившись на окружающие предметы с настойчивостью закупщика. Они были частью знакомой и обнадеживающей обстановки моей жизни, и я точно запомнил, как выглядит каждый из них, прежде чем выйти из дома и закрыть за собой дверь.

Надо выезжать. В Хитроу меня отвезёт жена. В прощальных словах моего сына любезности и благородства было куда больше, чем смог выдавить из себя я. Дороги были пусты. На М4 мы обогнали катафалк с двумя хохочущими мужиками,

а на съезде заметили сломанный грузовик с пивом. Небо на востоке стало цвета непрожаренного мяса, оттенив низкое спиральное облако лихорадочным розовым. 747-й «Куонтас» проскочил на заходе, все 18 его колёс свисали с металлических стоек размером с фонарные столбы, а толстое рыльце разрезало дымку, как нос корабля. Я пялился на него, пытаясь представить, что он, наверное, пересёк береговую линию Австралии всего 23 часа назад; к тому времени, как я сделаю то же самое, сад будет усыпан нарциссами. Мы свернули с шоссе на подъездную дорогу аэропорта. Двумя неделями раньше меня выписали из больницы после небольшой операции. Я едва выздоровел и настойчиво завидовал сэру Сэмюэлю Хору, тогдашнему министру по делам авиации, который в 1926 году готовился стать первым авиапассажиром до Индии сразу после «усердной теннисной тренировки на корте у сэра Филипа Сассуна в Тренте».

Мы въехали в тоннель Хитроу мимо гигантского рекламного щита с «Конкордом» и подъехали к Терминалу 1. В дороге мы обыденно и успокоительно болтали о домашних делах. А сейчас жена просто сказала мне ни о чём не волноваться. По возвращении она встретит меня у Терминала 3. Потом она улыбнулась, поцеловала меня и уехала. Она просто отвезла меня в аэропорт, так, совершенно прозаически, как в любую другую поездку, и за это я ей признателен. Я вошёл в терминал и предъявил свою полудюймовую пачку билетов на стойке регистрации. Агент нахмурилась. У неё были зелёные глаза с нотками жёлтого.

— Вы в составе группы? — спросила она.

— Нет.

— Вам выдадут посадочный талон у выхода на посадку.

Я её поблагодарил и отправился на погранконтроль. Бессмысленно болтаться в общей зоне, где дизайнеры скрупулёзно извели все следы той страны, в которую это место — главный вход. В конце концов, технически я уже был не в Англии. На досмотре мою сумку пропустили через рентген; высокий костлявый мужчина тщательнейше меня ощупал, опуская руки

всё ниже и ниже, пока они не обхватили меня на щиколотки на случай, если бы я спрятал в носках пистолеты. Потом он выпрямился и поблагодарил меня с теплотой, предполагавшей, что наша встреча его вдохновила. Он был в коричневой форме и со следами пены для бритья на ушах.

Электронное табло показало, что идёт посадка на рейс BA 406 до Амстердама, вместе с ранними рейсами в Рим и Франкфурт. В строке рейса BA 304 в Париж замигала красная стрелка и появилась надпись: «Регистрация у выхода 38», что немедленно подтвердил пресный эмалированный женский голос из динамиков. Я прошёл по пружинящему под ногами, как торф, резиновому траволатору. Выход 38 оказался большим накопителем со стойкой у входа, за которой щебетали две барышни, одну из них звали Софи.

— Вы в составе группы? — нахмурилась Софи, взглянув на мою пачку билетов.

— Нет.

— Куда же вы летите? — спросила её подруга.

— В Брисбен. Но кое-где останавливаюсь по пути.

— Похоже, на каждом углу, — заметила Софи.

— На дельтаплане дешевле, — рассмеялась её подруга.

Я забрал свой посадочный талон и прошёл в накопитель, где на синих, зелёных и коричневых сиденьях было, наверное, человек сто. Тишина была полнейшая. Ещё там были бар, буфет и магазин беспощинной торговли. «Сэкономьте £8,05!», — советовала реклама распродажи туалетной воды «Слоновая кость» и виски «Глен Грант», но торговля не шла, а продавец сидел будто в трансе, с закрытыми глазами и склонив голову на грудь. «Тристар» с буквами КН на носу подкатился к окнам и замер в считанных футах от места, где я сидел, вой его двигателей приглушила звукоизоляция. Потом двигатели выключились и «Тристар» тоже затих, став интересным добавлением к обстановке помещения. Два пилота прочитали

контрольную карту «после выключения», надели куртки и вышли из освещённой кабины.

Пассажиры «Имперских авиалиний» вылетали в Австралию не из Хитроу, а из Кройдона, первого в мире специально сооружённого аэропорта и основной базы авиакомпании на 300 акрах луга с небольшим уклоном около Пурли-Вэй в глубине южных пригородов Лондона. Летом он был усеян жёлтыми лютиками, а осенними ночами сотрудники украдкой собирали грибы. Следовавшие до Австралии прибывали из нового терминала авиалинии у вокзала Виктории на автобусе в сопровождении одетого в форму мальчика-портье. Там каждого просили встать на весы (не более 100 килограммов, или 221 фунта, включая собственный вес пассажира), вручали карту маршрута, фирменную бумагу с эмблемой и конверты, и богато иллюстрированный буклет руководства авиапутешественника. В Кройдоне пассажиров встречал начальник аэропорта, одетый в синюю форму с ослепительно белыми перчатками, провожавший их в зал ожидания со стеклянным куполом, отделанный в стиле ар-деко.

В ожидании первого перелёта их 13 000-мильной одиссеи, легендарного рейса «Серебряные крылья» до Парижа, пунктуально вылетавшего в 12:30, они могли изучить отделанную шпоном колоннаду, где тикали часы, указывающие время в каждом зарубежном пункте назначения «Имперских авиалиний», или гигантскую погодную карту Северной Европы, которую обновляли каждый час сотрудники Главной метеослужбы. В зале стояли ряды полированных стоек «Имperiал» и других постоянных пользователей аэропорта — «Эр Франс», «САБЕНА», «Свисс Эйр», «Дойче Люфт Ганза» (представитель которой всегда провожал свои самолёты экстравагантным нацистским приветствием) и KLM, Королевских голландских авиалиний. На стойках стояли искусной работы модели самолётов каждой компании: «Фарман Голиаф», «Уилбоу», «Фоккер», «Юнкерс», «Савойя Маркетти», «Дуглас DC-2», «Фиат» и самые привлекательные из всех, огромные серебристые бипланы «Хэндли Пейдж 42» класса «Геракл», в один из которых пассажирам вскоре предстояло погрузиться. Но для начала, впрочем, они могли подойти

к окнам и осмотреть покрытое травой поле. На безопасном расстоянии, закрытый на амбарный замок, стоял склад пиротехники с кройдонским гелиографом на крыше. На том складе хранились сигнальные ракеты, запускаемые дежурным в туманные ночи. Рядом стоял указатель списания девиации компаса — гигантский деревянный круг, для поворота которого требовалось двадцать человек. Поодаль справа было место знаменитого перекрёстка с Плоу-Лэйн, где в самом начале однорукий служащий с красным флагом (его другую руку отрубило пропеллером из красного дерева) останавливал движение, чтобы ревущие старые бипланы предшественников «Имperiал», — «Инстоун», «Хэндли Пейдж» и «Даймлер», — могли проруть. Именно у «Даймлер» появились первые в мире бортпроводники — 14-летние подростки, отобранные за малый рост и вес, которых называли «салонными мальчиками». Их специально обучали в отеле «Савой» и они носили униформу портё — облегающие брюки и короткие курточки с золочёными пуговицами, но во время полёта сидели на своих местах.

Тем временем в накопителе у выхода 38 объявили посадку. Софи с подружкой расположились в начале крытого трапа, продолжая оживлённый разговор и собирая наши посадочные талоны. Они меня вспомнили:

— С дельтапланом главное всегда найти холм и прыгнуть с вершины, — сказала Софи и рассмеялась.

— Против ветра, — добавила её подружка.

— Преобладающего, — закончила Софи.

Я ответил им прохладной улыбкой и зашёл в салон «Тристара» — большой, просторный и приветливый, с огромным мультяшным персонажем Эмметтом в костюме авиатора, с шарфом и очками, за штурвалом нелепого летательного аппарата, собранного из обрезков труб.

Я заранее устроил себе визит в кабину и после того, как я занял своё место, блондинка-стюардесса приятным контральто предложила проводить меня туда. По пути она мне рассказала,

что Тейр Ли-Эллиотт, — художник, создавший легендарный логотип «Стремительная птица», который сначала унаследовала «БОАК» [12](#), а потом птица пробила звуковой барьер на носу «Конкорда», — жил в квартире над ней.

— Подлинник рисунка «Стремительной птицы» хранится в музее Виктории и Альберта, — сказала она. — Мистер Ли-Эллиотт уже старый человек, но такой же активный, как и раньше. Вы знаете, что он играл в настольный теннис за команду Англии?

Я не знал. Стюардессу звали Мисс Кроуи.

Она открыла дверь кабины и пригласила меня внутрь. Командир, Питер Стрейндж — моложавый, с густыми белокурыми волосами. Мы обменялись рукопожатием и он познакомил меня с Майклом Ахмедом, вторым пилотом, и Питером Уэллсом, бортинженером. Они были общительны, как будто я зашёл к ним пообедать. Капитан Стрейндж, в белой рубашке с коротким рукавом и с электронными часами за 10 фунтов на руке, которые он, должно быть, одолжил у своего сына, пригласил меня втиснуться на откидное сиденье прямо у него за спиной. Мистер Уэллс, с седеющей пепельной бородой, очками в золотой оправе и манерами обитателя профессорской, помог мне пристегнуться поясным, грудным и наплечным ремнями. В кабине было тесно, как в водолазном колоколе.

— Кофе? — спросил капитан Стрейндж.

Я сказал «да, прелестно» и мисс Кроули побежала его готовить.

В кабину заглянул раздражённый перронный диспетчер в тёмно-красной кепке и объявил, что «Тристар» готов к вылету. Капитан Стрейндж, который рассказывал мне, что полёт в Париж скучный, но, к счастью, короткий, кивнул и поблагодарил его.

— Мы завтра снова в Париж и обратно, зато потом в Афины с ночёвкой, это работа поинтереснее. Запустите второй двигатель, пожалуйста.

Мистер Уэллс и мистер Ахмед, темнокожий брюнет в бледно-сером свитере, запустили двигатель, мисс Кроуи принесла мне кофе. Капитан Стрейндж, нахмурившись, взглянул на часы и вслух поинтересовался, куда же запропастился наш тягач. Он взял трубку интеркома, нажал кнопку громкой связи и сказал пассажирам, что будет небольшая задержка. Когда он закончил, я напомнил ему, что первый в мире ежедневный регулярный рейс запустили из Хаунслоу, местечка неподалёку, 25 августа 1919 года. Он тоже был в Париж, выполнялся на переделанном бомбардировщике «Де Хэвилленд» под управлением Билла Лоуфорда, добряка крупного телосложения, любившего музыку Вагнера. На борту были пассажир по имени Джордж Стивенсон-Рис [13](#) и груз, состоявший из газет, кож, рябчиков и нескольких бидонов девонширских сливок. Мистер Стивенсон-Рис вернулся вместе с Лоуфордом и на посадке в Хаунслоу его стошнило в шляпу.

Капитан Стрейндж абстрактно кивнул. Историческая природа парижского маршрута не отменяла того, что тягач всё ещё не подали. Начался дождь. Я пил кофе и думал об австралийских пассажирах, садившихся в Кройдоне в «Хэндли Пейдж 42». Пока они шли из терминала по холщовому тоннелю, называвшемуся «крокодил», запускались четыре радиальных двигателя воздушного охлаждения «Бристоль Юпитер». Пассажиры входили в хвостовой салон самого роскошно отделанного авиалайнера в истории. Таких самолётов построили всего восемь, каждый стоил 20 000 фунтов стерлингов. Три из них были класса «Ганнибал» для полётов по дальнему восточному маршруту в Индию, на них наши пассажиры летели из Каира в Карачи; ещё пять — 38-местные, класса «Геракл», для коротких западных рейсов, а точнее — для полётов по самому доходному направлению, в Париж. Несмотря на совершенно черепашую скорость полёта (конкуренты смеялись над встроенным в конструкцию встречным ветром [14](#) и неспособность идти быстрее 100 узлов; в плохую погоду полёт до Ле Бурже занимал до трёх с половиной часов, а поезда в том же направлении легко обгоняли самолёт), летающая публика была очарована. Людям, давно привыкшим к тому, что каждый полёт был испытанием на выносливость, после которого они

вываливались оглушёнными, простуженными и заляпанными машинным маслом, предложили машину, похожую на пароходы компании «Кунард», только с крыльями, и напоминавшую о несколько нескромном самовосприятии величия Британии.

Прототип представили публике на Парламентском садовом приёме, проходившем тёплым летним вечером в Хэнуортском аэроклубе. Восторженное мнение анонимного депутата вполне показательно: «Выйдя из Клубного дома на террасу», — писал он, — «я увидел нечто, заставившее меня протереть глаза. Там, на аэродроме, возвышаясь над прочими самолётами, выставленными на Парламентском садовом приёме, стоял “Ганнибал”, самый большой в мире самолёт». Он поспешил на борт. «В двух салонах большие окна с занавесками из отборных шелков, стены со вкусом отделаны панелями. Освещение мягкое, с абажурами; роскошные и мягкие большие кресла с ситцевой обивкой, на полу мягкие ковры, а на столике перед каждым сиденьем цветы. Это поистине революция в отделке интерьеров аэропланов».

Однако самое важное достижение этой революции, которое ему понравилось больше всего, он приберёт напоследок, воскликнув: «И бар! Предположу, что он был закрыт из-за наших законов об акцизах, но по бутылкам, которые я увидел за решёткой, не говоря уж о чашках, тарелках и приборах, предположу, что стюард сможет обслужить вас по высшему разряду».

Мне повезло повстречаться с последним командиром НР 42. Патрик Твиди [15](#), бывший старший лётчик и мастер-пилот «Имперских авиалиний», всё ещё жил в доме с видом на бывший кройдонский аэродром, где он поселился в начале 1930-х годов, устроившись в компанию. Там он вырастил сына и дочь Джилл, уважаемую писательницу, которая маленькой девочкой забиралась на ворота и махала отцу, когда тот с рёвом пролетал по пути в Ле Бурже и Город Света. Капитан Твиди, пожилой шотландский красавец с твёрдой, как алмаз, памятью, регулярно летал на «Серебряном крыле» и, в отличие от капитана Стрейнджа, который должен являться за час

до вылета, он подходил всего за 45 минут, проходил в капитанскую комнату (скудно обставленную: там был штурманский стол с картами, несколько потрёпанных кресел и ряд стальных шкафчиков), просматривал свежие извещения лётчикам (NOTAM, NOtices To AirMen) и забирал свой лётный чемодан из шкафа. В чемодане были комплект карт европейских маршрутов, вычислитель курса и дальности, угломер Дугласа, блокнот, карандаши и цейссовские солнечные очки, купленные специально для маршрута из Каира в Карачи, куда его иногда ставили.

Посетив метеорологов и диспетчеров воздушного движения, которым он подавал план полёта, он шёл к самолёту и по лесенке забирался в кабину. К тому моменту «Юпитеры», два на верхних плоскостях и два на нижних, уже были запущены. Когда капитан Твиди поднимался на борт, он останавливался за спинками кресел пилотов и осматривал приборы. Слева за спиной командира сидел бортрадист с особым допуском от Управления Почт, уже в наушниках; радиолампы его оборудования системы Маркони светились, пока он обменивался пробными сигналами с вышкой. Пилоты сидели рядом друг с другом в 21 футе над землёй, разделённые подиумом с четырьмя рукоятками управления двигателями (РУДами). Ещё на подиуме была большая рукоятка пневматического тормоза неубираемого шасси, который останавливал оба колеса сразу или отдельно; рядом с ней была «сырорезка» для регулировки продольной балансировки.

Капитан Твиди вспоминал:

— Управлялся самолёт подвижной колонной с 20-дюймовым штурвалом на ней и парой огромных рулевых педалей; конструкторы, верно, думали, что у пилотов ноги размером со слоновьи. Никакого усиления, не то, что сегодня. Рули высоты и направления были примерно в 90 футах от кабины, между элеронами на верхнем крыле 110 футов, размах крыла 130 футов — и это всё соединялось с кабиной сложнейшей системой тросов, цепей, шатунов и блоков. Управлять самолётом в болтанку было утомительным ручным трудом. Приходилось надевать перчатки, снимать китель, ослаблять

галстук и расстёгивать рубашку; после такого казалось, что ты только что участвовал в гребной гонке. Но несмотря на всё это, и на то, что законцовки крыльев в плохую погоду колебались на 8 футов вверх-вниз, это была удивительно стабильная в полёте машина, крепкая и безопасная, как дом. На НР 42 не пострадало ни одного пассажира, а я умудрился налетать на них 400 000 миль без единой царапины на краске!

После того, как движенец приносил бумаги на подпись, капитан Твиди открывал люк в крыше кабины и, высунув голову, осматривался. На мачте позади него реяли вымпелы гражданской авиации и Королевской почты. Когда часы на башне здания аэропорта показывали ровно 12:30, он давал два длинных сигнала своим командирским серебряным свистком. Начальник аэропорта, стоявший навытяжку на перроне далеко внизу, отдавал честь, а одетые в форму наземные техники оттащивали от колёс стопорные башмаки — дубовые чурбаны размером с колоду для отрубания головы каждый. Капитан Твиди возвращался на своё сиденье и сдвигал вперёд рукоятки управления двигателями. Пока гигантский самолёт валко выруливал по траве, второй пилот быстро спускался к нижнему люку, снимал и складывал вымпелы (иногда пилоты об этом забывали и вышка лихорадочно слала им напоминания о том, что их развевающиеся флаги вот-вот угодят в винты). Потом второй пилот задраивал люк и готовился помогать командиру на взлёте. Оба они смотрели на вышку в ожидании сигнала зелёного фонаря Алдиса, оснащённого визиром и направляемого точно на лобовое стекло кабины. После вспышки им разрешался взлёт.

В кабине «Тристара» тем временем мой собственный взлёт до сих пор откладывался из-за отсутствия тягача. Капитан Стрейндж, всё сильнее волнуясь из-за задержки, вдруг резко выпрямился и показал за окно. Я посмотрел и увидел подъезжающий огромный приземистый буксировщик «Ханслет», выпускавший клубы голубоватого дыма. Но к нам ли он ехал? Экипаж нетерпеливо наблюдал за ним, как будто это было такси в дождливый день. Вдруг они расслабились. Тягач повернул под самолёт, зацепился за носовую стойку и оттащил нас от терминала, прежде чем помчаться к следующему борту.

Несколько мгновений мы просто стояли на месте, запуская остальные двигатели и читая пункты контрольной карты: короткие ответы звучали эхом таких же коротких вопросов. Лондон-Руление сообщил мистеру Ахмеду, что мы можем рулить. Капитан Стрейндж взялся за полукруглый штурвал и слегка подвинул вперёд РУДы. С коротким рыком мы тронулись и неспешно покатались к полосе 28 Правой. Дождь закончился, но покрытие, всё ещё скользкое, поблёскивало, напоминая простоквашу.

Мы встали в очередь на утренний разлёт у кромки ВПП 28 Правой. Мистер Ахмед проверил рулевые педали и подёргал вперёд-назад штурвальную колонну, пока мистер Уэллс проверял аварийные сигнализации. По маленькой кабине гуляли отзвуки сирен, а капитан Стрейндж сказал мне, что его отец, тоже пилот, летал в «БОАК».

— Он базировался в Хитроу после войны, когда вместо терминала были несколько списанных армейских палаток и пара красных телефонных будок на краю грязного поля. «Империял» стала «БОАК» в 1940 году, так что он был слишком молод, чтобы летать на тех чудесных бипланах.

Капитан оборвал фразу, вернувшись к контрольной карте, спрашивая о состоянии закрылков и приборов.

Приборы в порядке, закрылки установлены на 40 градусов.

Мы прибыли к границе полосы. Самолёт перед нами, маленький реактивный «Фоккер» «Эр Франс», был на исполнительном старте и готов к взлёту. Из его двигателей вырвался горячий дым, нос немножко просел, как бы в коротком книксене, и он с грохотом рванул вперёд, окутав следующего в очереди дымом и брызгами. Капитан Стрейндж занял его место, проверил работу транспондера и радара, допил кофе, и сказал:

— Выполняем взлёт, джентльмены.

Мистер Ахмед в последний раз перед взлётом осмотрел россыпь шкал и указателей, а мистер Уэллс наклонился вперёд

и приготовился взяться за РУДы. Капитан Стрейндж решил в последний момент чуть поправить кресло, которое тут же заело. Он обругал его неожиданным безумным тонким голосом Малышки Минни Баннистер из «Шоу балбесов» (она вечно проваливалась в колодцы), так что в кабине на секунду стало весело. Потом он толкнул вперёд РУДы, мистер Уэллс их перехватил и «Тристар» покатился вперёд. Мистер Ахмед щёлкнул секундомером, глядя на стрелку указателя воздушной скорости. «80 узлов», — прокомментировал он рёв нашего разбега. Затем: «V1... ротеит!», и капитан Стрейндж потянул штурвальную колонну на себя. Мы взмыли в воздух над унылым пейзажем из круговых перекрёстков, свинцово-серых прудов и промзон, пока читалась контрольная карта «после взлёта».

— Спидбёрд три ноль четыре, набирайте 6 000 футов, ограничений скорости нет, — сказал диспетчер Хитроу-Старт.

— Спидбёрд три ноль четыре, принято, набор 6 000 футов разрешили, — подтвердил мистер Ахмед.

Под нами незамеченными остались Стэйнс, Датчет и Виндзор. Мы пробирались на маршрутный эшелон через густое кашеобразное облако, которое капитан Стрейндж определил как высокослоистое и рассудительно заметил:

— Может быть, внутри прячется даже высококучевое.

Потом он нырнул в ящик со справочниками около своего кресла и достал оттуда тонкую книжцу под заголовком «Сборник аэронавигационной информации — Шарль де Голль».

— Подходим к Парижу через Мерю и Крей, — сказал он. — А там нам подскажут, что-куда и поставят в очередь на заход.

Пока он освежал в памяти полосы, рулёжки и местные процедуры, я сравнивал подход двух капитанов, Стрейнджа и Твиди, к их работе. Командира «Тристар» пассажиры не видят, его единственное проявление — задорный бестелесный голос, иногда звучащий из динамиков. Командир «Империал», напротив, должен был показываться во всей красе. Убедившись

в том, что его самолёт в идеальном порядке и на нужном курсе, капитан Твиди выбирался из своего кресла:

— Я говорил своему второму пилоту, что иду в хвост пообедать и пообщаться, и чтобы он меня предупредил, когда мы будем подлетать к Парижу. Потом я прихорашивался и открывал дверь в передний пассажирский салон. Условия были самыми лучшими из тех, что я видел. Пассажиры сидели в шикарных креслах, по четыре за столиком, а два стюарда в накрахмаленных белых куртках подавали им свежеприготовленный горячий обед из четырёх блюд. На каждом столе были чистейшие скатерти, серебряные приборы и серебряный графинчик, бело-голубая фарфоровая посуда с эмблемой компании, хрустальные бокалы для вина, симпатичная лампа с красным абажуром и серебряная ваза со свежими цветами. Я всегда совершал обходы через передний салон, средний коридор, хвостовой салон и вестибюль у задней двери. По пути я смотрел, всё ли в порядке: нет ли потёков масла на капотах двигателей, необычных звуков и вибраций, в каком положении топливораспределительные краны. В хвостовом вестибюле я расстёгивал шторку и в самом дальнем конце самолёта осматривал тросы тяг рулей высоты и направления.

Потом он шёл пообщаться с пассажирами, начиная с хвостового салона, в котором были розовые ковры и занавески, и розоватые потолочные светильники. Столы и кресла были серебристо-голубыми, кресла обиты жёлтым ситцем с цветочным рисунком, перегородки из полированного дерева, окрашенного в голубой, с цветочными вставками. В переднем салоне занавески и ковры были небесно-голубыми, а шпонированные перегородки украшены на классический манер. В передней части каждого салона, рядом с часами и высотомером, была латунная табличка с именем капитана, так что неспешная прогулка капитана Твиди обратно в кабину напоминала королевский выход: его приветствовали со всех сторон, пожимали руку, просили автограф и спрашивали мнения о том и о сём. Лётчики «Имперских авиалиний» были публичными личностями, своего рода звёздами, с поклонниками и последователями. Герберт Уэллс был таким

его фанатом, что, покупая билет, спрашивал о нём по имени. Однажды, когда они вместе обедали в хвостовом салоне (капитан Твиди всегда заказывал копчёного лосося с ржаным хлебом и маслом, и стакан минеральной воды), писатель объяснил, почему: «Если мне нужно будет сделать ещё одну операцию, я всегда обращусь к тому же хирургу, который уже успешно меня прооперировал».

Среди других сотрапезников капитана Твиди были Уинстон Черчилль, Энтони Иден, Барбара Хаттон, Гордон Селфридж [16](#), и герцогиня Кентская Марина (герцог тоже был за столом, но дремал), которая, как выяснилось, ходила в ту же маленькую английскую школу в Афинах, что и жена капитана. Проще говоря, рейсы «Серебряного крыла» были самым знаменитым и роскошным авиамаршрутом в мире. Ещё и самым медленным, но это никого не смущало. Фримен Уиллс Крофтс [17](#) написал о нём бестселлер «Рейс в 12:30 из Кройдона», а Агата Кристи в «Смерти в облаках» придумала убийство жертвы на обратном рейсе. Среди постоянных пассажиров были Маунтбеттены, Чарли Чаплин, Дуглас Фэрбенкс, Фред Астер, актриса Мари Ллойд, король Фейсал [18](#), король и королева Бельгии и, трижды в неделю, несколько пассажиров с билетами до Брисбена.

На борту «Тристара» мы подлетали к Уортингу, набирая 15 000 футов через толстый слой шерстисто-серых облаков. Я мысленно попрощался с Англией, а капитан Стрейндж снова взял трубку интеркома и сказал пассажирам, что мы вот-вот пролетим над берегом и пойдём над Ла-Маншем. Потом он сообщил им парижскую погоду: «Там моросило, но передали, что перестало, хотя всё ещё облачно. И там чуть теплее, чем в Лондоне, 5 градусов против 4 в Хитроу. Из-за задержки вылета мы приземлимся в 10:40 по местному времени, опоздаем минут на десять». Потом он напомнил, что время в Париже на час впереди лондонского, понадеялся, что завтрак им нравится и повесил трубку.

Я решил, что мне стоит позавтракать самому, пока есть возможность. Я вернулся в своё кресло и мисс Кроуи принесла мне континентальный завтрак на подносе.

— Кричите погромче, если захотите ещё горячих булочек», — сказала она, прежде чем поспешить дальше с термосами чая и кофе. — У нас их полно в печке.

Завтрак был, по меркам самолётных, неплох, но в подмётки не годился тому, что подавали на рейсе НР 42 до Парижа в 8:30: свежий грейпфрут, дроблёная пшеница или мюсли, заливное из телятины, сосиски с помидорами или ассорти жаркого. В первые годы работы «Империял», когда в Париж летали грохочущие трёхдвигательные «Аргонавты» с открытыми кабинами пилотов, стюарды должны были покупать продукты самостоятельно. С утра они первым делом отправлялись на кройдонский рынок за яйцами, фруктами, хлебом и салатом. Потом на автобусе возвращались на аэродром, где, пользуясь маленькой печью и раковиной в бухгалтерии, готовили салаты, варили вкрутую яйца и наполняли термосы кофе и чаем. Но не всем их труды были по вкусу. Армянский миллионер Нубар Гульбенкян, регулярный парижский пассажир, всегда брал с собой свои продукты, собственный примус и слугу, которого отправлял на бортовую кухню приготовить лёгкий обед: консоме и курицу в сливочном соусе.

Когда мисс Кроуи забрала мой поднос — экипаж, по её словам, позавтракает в кафетерии в «Шарль де Голле», — я выкурил сигарету, вспомнив, что на борту НР 42 мне этого не позволили бы. В «Империял» воспринимали лозунг «Главное — безопасность» очень серьёзно и делали всё, чтобы снизить риск пожара; пассажиру, пренебрегшему этим запретом, грозили штраф в 200 фунтов и шесть месяцев тюрьмы. Однако единственный наказанный, — некий мужчина, указавший своим адресом «Уайтс клуб» на Сент-Джеймс Стрит, — продолжавший курить, несмотря на неоднократные увещевания капитана (стюарды даже выхватывали зажжённые сигареты у него изо рта) и упорно продымивший весь перелёт через Ла-Манш, был оштрафован всего на 10 фунтов и ещё 3 гиней издержек в Кройдонском полицейском суде. Я не знал, где мы летим и вернулся в кабину, чтобы это выяснить.

— Пересекли французское побережье у Дьеппа минуты три

назад, — сказал капитан Стрейндж. — В любой момент начнём снижаться.

Он поинтересовался моим путешествием. Я показал ему историческую карту маршрута «Империял», которую он некоторое время поизучал.

— Наверное, я бы хотел такое попробовать, — задумчиво сказал он. — Каждый день работаешь, вечером на земле ужин, пара бокальчиков и хорошенько поспать, как следует узнать своих пассажиров. Для пилота это наверняка была шикарная жизнь. Да и летать было куда веселее, чёт возьми, чем в наши дни.

Бодрая женщина командирским тоном на едва разборчивом английском сказала нам приступить к снижению.

— Начали, — сказал капитан Стрейндж, плавно направив самолёт вниз через облако цвета и плотности дыма от лесного пожара. Потом появилась Франция, вид на травяные луга, перелески и сельские дороги, купающиеся в бледном водянистом свете.

— Так, тут у нас река, — объявил он, глядя вперёд, — но на самом деле я ищу большой шпиль... — Он взглянул на схему захода, лежащую на его коленях. — ...сооружения.

Начальственный женский голос приказал нам снизиться ещё на 3 000 футов. Мы приближались к Парижу, пройдя над вспаханным полем с землёй цвета горького шоколада, на котором работал одинокий красный трактор. В углу поля стоял ясень, куда села пролетевшая под нами стая белых птиц, заняв голые ветки. Похоже, мы тащили за собой маленький фронт окклюзии: позади крыла я увидел, как он прошёл над трактором и деревом, скрыв их плотным ливнем. Дама с вышки теперь говорила с пакистанцем. Он не понимал её, а она его, непонимание было взаимным и полным. «Повторите! Повторите!» — просили они друг друга. Капитан Стрейндж пилотировал вручную и, глядя на индикатор глиссады, произнёс:

— Мы на посадочном курсе, будем наблюдать полосу прямо в любой момент. Выпустить шасси.

— Шасси выпущены, — ответил мистер Уэллс. Снизу донёлся глухой стук.

— Подходим к маркеру, — предупредил мистер Ахмед.

Мы были на посадочной прямой. Читалась контрольная карта «перед посадкой», кофейные чашки убраны. Мы прорвались через рваную полупрозрачную завесу облаков и там, прямо перед нами, была ВПП 27, её белые огни высокой интенсивности на осевой линии тянулись почти до горизонта, прямые, как римская дорога. Мы нырнули к ним на скорости 160 узлов.

— Закрылки тридцать три, — сказал капитан Стрейндж.

— Тридцать три закрывки, — мистер Ахмед сдвинул рычаг вперёд.

Потом внезапно капитан Стрейндж выпрямился.

— Не верю! — воскликнул он, полный удивления. — На второй круг, уход на второй круг, пожалуйста! Убрать шасси! — Он двинул РУДы вперёд. Двигатели, бормочущие где-то позади, загрохотали, а нос поднялся над горизонтом, когда мы резко перешли в набор высоты. — Закрылки десять, пожалуйста. Там самолёт на полосе, ровно в нашей точке касания.

Я заметил его лишь мельком, игрушечный самолёт на громадной полосе, по которой он, весьма неспешно, начал движение. Потом я потерял его из виду, когда капитан Стрейндж резко повернул вправо. Мы ворвались в тенистое дождевое облако, которое привели за собой и в эфире появился новый диспетчер, быстро говоривший на правильном, точном английском:

— Спидбёрд три ноль четыре, оставайтесь на этой частоте. Повторите заход, как только мы разберёмся с этим русским.

— Хотите немного поуправлять? — спросил капитан Стрейндж,

увы, не меня, а мистера Ахмеда. — А я бы объяснился с пассажирами. Хорошо? Отдал управление.

В трубку интеркома он сказал, что у самолёта внизу на полосе проблемы, поэтому нам пришлось непредвиденно покружить. Он говорил спокойно, как будто экстренные уходы были чем-то обыденным. В кабине однако ощущалось заметное напряжение и я почувствовал, что ускорился не только мой пульс. Когда капитан Стрейндж снова взял управление, я спросил, часто ли такое бывает.

— Примерно раз в никогда, — улыбнулся он. — Но у нас получилось интересное начало вашего путешествия.

Наш новый диспетчер направил нас к точке начала новой попытки. «Можете снижаться к началу глиссады», — сказал он. «Принято», — ответил капитан Стрейндж, смерив торец ВПП долгим тяжёлым взглядом. Но он был пуст; вредительский самолёт улетел и было видно, как он набирает высоту по пути на восток, прошивая облака тёмным дымом выхлопа, как неуклюжими стежками по куче смятых подушек. «Закрылки двадцать два». Когда мы начали снижение, беспокойство всё ещё ощущалось. «Закрылки тридцать три, пожалуйста».

— Закрылки тридцать три, — ответил мистер Ахмед. Зазвучала аварийная сирена, но мистер Уэллс её тут же заглушил. Мы скользили к ярким красным и белым огням зоны касания. Дождь ослаб. — Сто футов, — объявил мистер Ахмед, и мы с легчайшим толчком оказались на земле. Мистер Уэллс перевёл РУДы на реверс и мы, с рёвом и тряской, докатились до остановки. Пока мы приближались к низкому и сюрреалистичному терминалу времён Космической эры, из травы взлетели три вороны и улетели, хлопая крыльями, к «Конкорду» «Эр Франс» на стоянке, одна села ему на крышу. Мы прокатились над шоссе, обозначенному «ПАРИЖ — ЛИЛЛЬ» и подрулили к человеку с потёртой синей спецовке с охапкой старых шпал в руках.

— Это башмаки? — спросил я.

— Ну, если только он там не дрова накидает, — ответил

капитан Стрейндж и выключил двигатели. Один из местных наземных работников «Британских авиалиний» поспешил к нам в кабину.

— Боже мой! — воскликнул он.

— Долбанный идиот! — сказал капитан Стрейндж. — Это был «Аэрофлот»? Нам пришлось уходить на второй круг.

— Да, «Аэрофлот». «Ильюшин».

— Вышка его как следует пропесочила, — с улыбкой сказал мистер Ахмед. — Он очень цветисто выражался.

Пришло время покинуть борт. Я поблагодарил их, а они пожелали мне удачи. Пассажирские салоны были пусты. Мисс Кроуи с чьей-то забытой газетой «Гардиан» под мышкой болтала с коллегой, которая сидела и вязала жёлтую шаль.

— Все ушли, — сказала мисс Кроуи. — Как прекрасна тишина!

Пройдя по крытому трапу, я думал о капитане Твиди на подходе к Ле Бурже на НР 42: его позвал в обратном направлении в кабину выполнять посадку радист при виде Эйфелевой башни, а по пути он оставил ещё несколько автографов на меню. Ле Бурже, лучший аэропорт Франции, был такой же длинной лужайкой, как и Кройдон. Иногда при обороте случались шутки. Однажды капитан Твиди нашёл на опутанном расчалками угловатом хвосте своего самолёта игрушечного попугая на жёрдочке, которого там оставили немецкие пилоты «Люфтваффы».

— Рим, силь-ву пле, — сказал я человеку у выхода.

— Алиталия?

— Уи [Да].

— Сателлит шесть.

— Эскузз-муа? [Простите?]

— САТЕЛЛИТ ШЕСТЬ.

Он указал направление, резко вытянув руку, как уличный регулировщик в час пик и, размышляя о его межгалактическом указании, я отправился к своему следующему рейсу.

II

Крохотная молодая блондинка, болезненно тонкая, выписала посадочный талон и пропустила меня в накопитель «Сателлит 6». Он был грязный и неприбранный, но целиком в моём распоряжении, и я осмотрел равнину, на которой стоит аэропорт: 7 670 акров пустующих сельхозугодий между Сеной и Марном, рядом с крестьянской деревенькой Руасси-ан-Франс. Далёкая лесополоса очерчивала горизонт, как щетина. Небо там, вдалеке, было тёмным и грозным, но здесь достаточно ясным, чтобы залить аэропорт ярким, медового оттенка, светом, который, казалось, можно мешать ложкой. Самолётов не было. Ничего никуда не двигалось.

Вошла женщина и села неподалёку. У неё были белые волосы, белый кардиган из ангорской шерсти и, сверкнув в мою сторону бифокальными очками в голубой оправе, она сказала, что бежит в Рим от висконсинской зимы. Она тратила 95 долларов в месяц на отопление, а пару дней назад выложила небольшое состояние за снегоуборщик, чтобы расчистить трёхфуттовые заносы во дворе. Но, запустив его в первый раз, она услышала удар, увидела много чёрного дыма, а снег вдруг перестал убираться. Продавец, когда соизволил появиться, обвинил её в расчистке не снега, а гравия и, нагрубив, увёз его на своём пикапе в починку. На следующий день рано утром у неё провалилась крыша. Она увидела пургу, бушующую в гостиную, достала из шкафчика бутылку бурбона, сделала себе коктейль и ушла спать в пока не повреждённую часть дома. Днём она позвонила своему брату в Рим и сказала, что она прилетит. Внучка отвезла её в аэропорт О'Хара в Чикаго, но на шоссе, сразу у выезда из города, они угодили в массовую аварию из-за гололедицы. Толкаясь бамперами, она смогла вызволить машину, хотя та была не в лучшем виде. В аэропорту кассир сказал ей, что её паспорт просрочен и её внучка

расплакалась. В паспортном бюро в городе ей пришлось наорать на чиновников, которые не хотели делать документ срочно. По пути в аэропорт во второй раз ей пришлось уговаривать внучку, несмотря на опасные условия, пренебречь ограничениями скорости. К этому моменту девочка была явно на грани истерики. Моя будущая попутчица опоздала на самолёт в Рим, — чуть-чуть, — но успела вместо него на парижский. Это был хороший полёт, с хорошим обедом с курицей и не только, но на половине фильма в 747-й ударила молния.

Я уставился на неё.

— В нём был Дастин Хоффман [20](#), — сказала она.

— В самолёте?

— Нет, дорогуша, в фильме.

Снаружи раздался внезапный потусторонний рёв и «Конкорд» до Вашингтона в призрачной, полностью белой, ливрее «Эр Франс» промчался на разбеге. Его угловатый отклоняющийся нос стоял параллельно земле, фюзеляж направлен прямо в небо и под нашими взглядами он оторвался и снарядом устремился в небо. Мы увидели, как его длинные и громоздкие шасси сложились в стройное подбрюшье и потом, повернув на запад, он растворился в дымке, утянув за собой свой резкий резонирующий звук.

Моя знакомая была в восторге. Она никогда раньше не видела «Конкорд». «Ух ты...», — пробормотала она. Оставив её глядеть вслед, я подошёл к недокормленной барышне на стойке регистрации и спросил, в каком направлении отсюда Ле Бурже. Она указала на юго-запад.

— Километров 10 или 11 дотуда, думаю. Но Ле Бурже сейчас пустое место.

В наши дни он используется деловой авиацией, военными для перевозки солдат и мелкими третьеразрядными авиакомпаниями. Последний раз я там был, вылетая

на маленьком жужжащем «Бичкрафте» компании «Эр Шампань» в Реймс (после выключения там двигателей я услышал пение соловьёв в виноградниках). Когда я там побывал впервые, лет за двенадцать до того, Ле Бурже всё ещё был признанным международным аэропортом, хотя его богато украшенные интерьеры выглядели грустно и потрёпанно, как гранд-отель на умирающем курорте. Там я сел на «Боинг 707» «Эйр Ланка» до Коломбо под управлением молодого француза с маслянистыми волосами до плеч и тёмными очками, которые он носил ночью для защиты, по его словам, от света Луны.

До разжалования Ле Бурже был местом невообразимо суматошным и гламурным. Именно здесь начинались многие первые авиарейсы в Африку и на Восток, и именно здесь вымотанного Линдберга, прошедшего своё испытание Атлантикой, окружила при посадке 21 мая 1927 года возбуждённая трёхсоттысячная толпа. Но реклама «Имперских авиалиний», вышедшая пятью годами позже, была решительно бесцеремонной: «Здесь представлена обычная суета французского аэропорта», — писал автор. — «Больше красок и разнообразной униформы, чем в Кройдоне». Затем он коварно подчёркивал его утомительные иностранные особенности, уверяя пассажиров «Империаля», что это не повод для беспокойства. «Вам не нужно давать чаевых, терпеть жестикующих французских носильщиков, утруждать себя напоминанием того, как сказать по-французски “вы берёте слишком дорого” и “мне нечего декларировать”; английский персонал «Имперских авиалиний» работает во всех пунктах назначения, чтобы ваше путешествие было бесхлопотным».

Компания, видимо, болезненно воспринимала то, что Ле Бурже был во многом прогрессивнее Кройдона. Здесь прошло то время, когда пассажиры шли от самолёта до терминала по деревянным настилам, проложенным поверх вязкой зимней грязи. Теперь, в 1930-е, в Ле Бурже была одна из сложнейших существующих световых систем — помимо обычных граничных огней, маяков и подсвеченных ветроуказателей, здесь работала уникальная посадочная прямая длиной 13 000 футов, подсвеченная натриевыми лампами, и самый большой в мире терминал — внушительное 200-метровое строение

с выступающей центральной секцией, похожей на мостик многокрылой летающей лодки. Но первые пассажиры до Австралии, прилетавшие на это поле, оказывались приземлены Муссолини — он временно запретил иностранцам пролетать над Италией. Обязанные добираться до юга Италии поездом, они ехали пульмановским автобусом в отель «Амбассадорс», где их встречал руководитель местного отделения компании, спешивший прибыть из «Аэровокзала», элегантной конторы «Империял» с мраморными колоннами на улице Итальянцев (адрес для телеграмм: Flying Paris). Затем, после ужина, он возвращался с громким возгласом «Все на борт имперских маршрутов!», чтобы доставить пассажиров на Лионский вокзал, в их купе спального вагона поезда Париж — Бриндизи. После ночи отдыха они ели завтрак: булочки, джем [21](#) из чёрной вишни и виноград, пока поезд ехал берегом Женевского озера. Затем была короткая остановка у Лаго Маджоре, где можно было купить свежие персики по лире за корзину, и к обеду въезжали на вокзал Милана. Обед подавался в отеле, где предлагались также и горячие ванны. Потом возвращались к поезду, теперь называемому «Валиджия делле Индие», и направлялись на нём в Бриндизи, где оказывались в 8 утра следующего дня. Пассажиры завтракали в «Гранде Альберго Интернационале», Большой международной гостинице (где планировал провести ночь и я), прежде чем погрузиться на лёгкий катер, мчавший их, как писал позже один из путешественников, «по воде мимо итальянских линкоров и военных гидропланов к станции “Имперских авиалиний”», где наши разные документы оформлялись в считанные секунды и мы двигались дальше к собственно летающей лодке».

Сателлит Шесть начал заполняться пассажирами на Рим. Со взлётной полосы внезапно раздался вой реверса очень больших турбовентиляторов и минуту спустя «Эйрбас А300» с красным, белым и тёмно-зелёным равнобедренными треугольниками «Алиталии» на хвосте подвалил к нам, чуть присев, когда пилот обжал тормоза и остановил его рядом с накопителем. На носу было написано название: «Боттичелли». Из него вышли пятьдесят-шестьдесят пассажиров, а следом командир, похожий в своей прекрасно скроенной тёмной форме

на бога утренних светских приёмов. Он прошёл мимо нас, потягивая ноги и оставив за собой запах лосьона после бритья, наполнивший воздух букетом редких приправ. Моя висконсинская подруга перехватила его взгляд, удостоенный в ответ слабой улыбки, и просияла вслед.

«Тристар» на Лондон проехал мимо нас обратно на полосу и меня охватила тоска по дому. Экипаж возвращался к семьям, друзьям и садам, Национальной службе здравоохранения, хорошим воскресным газетам и чистой, пригодной для питья, воде. Я обратил внимание на «Эйрбас» на стоянке. Разработанный и построенный объединением семи европейских стран, это был крепкий и красивый самолёт, по-старосветски стильный, с двумя огромными мотогондолами, залихватски низкими, как шасси старого «Бентли» (командир «Пакистанских авиалиний» потом, за обедом в Карачи, сказал мне, что там они сущее наказание, потому что жрут с полосы все посторонние предметы, как пара пылесосов).

Пока я стоял, размышляя о высокотехнологичном британском крыле с западногерманскими тормозными щитками и их французскими механизмами, «Тристар» промчался мимо и улетел. Я с завистью смотрел, как он разворачивается под управлением капитана Стрейнджа и мистера Ахмеда к Дьеппу и домой. Потом командир «Боттичелли» профланировал к своему кораблю и нас тоже пригласили на посадку.

Я вошёл через испанскую дверь и по указанию дружелюбного бортпроводника с длинными кудрявыми волосами и клочковатой бородой, направился к своему месту. Мой сосед уже устроился и пристегнулся, он был высокий и худой, с седеющими висками и кроличьим лицом. Двигатели заработали и, пока мы ползли над автострадой Париж — Брюссель, щёлкнули динамики и весёлый мужской голос поприветствовал нас на борту самолёта «Эйрбас», выполняющего рейс AZ 355 в Рим, капитан синьор Да Лукка, время в пути составит 1 час 35 минут. Будет подан обед. Мы повернули на ВПП 27 и замерли. Потом синьор Да Лукка дал газ, отпустил дисковые тормоза производства Мессье-Испано--Бугатти-Либхерр-Доути и мы помчались прочь, пробежав едва

треть полосы 27 и взлетев почти без шума и совсем без пыли. Под нами, спрятанные подобно подземным пушкам, висели два мощных вентилятора туманорассеивателя «Турбоклэр», способные за какие-то две минуты пробурить 800-метровый рабочий коридор в самой глухой облачности.

Пока мы поднимались сквозь зимнюю европейскую хмарь, гудящие электромоторы убрали огромные закрылки. Земли было не разглядеть, мы видели только залитый солнцем верх высокослоистой облачности, низ которой наверняка поливал дождём Францию. Подошла стюардесса с тележкой напитков. Мой сосед, вытерпевший взлёт с закрытыми глазами и плотно сжатыми на коленях руками, попросил джин. Получив миниатюрную бутылочку «Гилбиз», он вытянул вверх два пальца и сказал:

— Дуэ.

Отмахнувшись от льда, он вылил обе в стакан, оставив место всего для нескольких капель тоника. Содержимое стакана он заглотил как воду, выдохнул и, внезапно повернувшись ко мне, как к долго игнорируемому гостю на приёме, сказал, что он относится к полётам так, как большинство людей к летящим в их сторону ядерным боеголовкам; джин скрашивает страх, разговоры тоже помогают. Римский виноторговец, он был в командировке, закупая французское вино урожая 1983 года — хорошее, наверное даже выдающееся, благодаря тому чудесному лету. Клареты, несмотря на августовские бури в регионе Бордо, определённо удались, да и бургундское наверняка тоже.

— Но лучшим, наверное, окажется эльзасское. Это будет великое вино — наверное, такое же, как 1976 года, когда лозу поразила благородная гниль. Было бы на что жаловаться! Она подсушивает ягоды, сахар становится по-медовому тяжёлым, а вино таким полнотелым!

Пока мы мчались над долиной Луары, — «Там, внизу, Сансер 1983 года будет утончённым, с ноткой кислотности, великолепным!», — быстро приближаясь к Лиону, длинноволосый стюард с нерасчёсанной бородой, теперь

в элегантном пиджаке горчичного цвета, раздавал обед в оранжевых коробках «Дэйгло».

— Их может быть непросто открыть, — сказал он.

Скоро мы поняли, что он имел в виду. Коробочки, похоже, были сделаны из пластика для промышленного применения и запечатаны службой безопасности «Алиталии». Сосед посмотрел на свою взглядом взломщика сейфов и с лёгким кряхтением сжал её большими пальцами, со щелчком открыв крышку. Потом он сказал: «Пермессо», протянул руку и открыл мою. В каждой коробочке были два кусочка мясной нарезки, две оливки, очищенное варёное яйцо, четвертинка красного вина в бутылке без этикетки, баночка минералки «Виттель», маленькое пирожное, булочка, печенье с надписью «Крекер Дориано» на упаковке и ломтик сыра «бель паэзе». Он открыл крышку бутылочки и понюхал вино:

— Кьянти. Вы не будете от него в восторге.

Когда подали кофе, справа по борту быстро возник Монблан. На его ярко освещённом зимнем склоне оставлял, тонкий, как иголкой по кондитерской глазури, след крошечный горнолыжник. Мой попутчик сказал мне, что 16-летний сын тревожит его интересом к марксизму; образы районной ячейки «Красных бригад» [22](#), вламывающейся в квартиру, когда семья пьёт кофе с пирожными, преследовали его и его жену. Потом действие джина ослабло и он снова замолчал. Я тщетно пытался высмотреть железную дорогу, по которой путешественники ехали на юг до Бриндизи, а потом успокоился и взялся за заметки.

Вскоре облако начало рассеиваться. Сначала оно стало полупрозрачным, как вуаль, а потом рассыпалось на маленькие молочные комки, парящие на одной высоте, как клубочки дыма от батареи ПВО. Я прикинул, что мы сейчас где-то южнее Пизы, когда справа по борту сверкнула медленная, с рябью, вспышка, и западный горизонт внезапно заполнился блеском Средиземного моря, плоского и стеклоподобного под жарким послеполуденным солнцем. Стюард раздал анкеты, озаглавленные «Декларация валюты, ценных бумаг и оборотных

денежно-кредитных документов (обязательно к заполнению ввозящим более 1 млн лир)», в шапке которых на пяти языках говорилось: «Добро пожаловать в Италию!».

Четверть часа спустя синьор Да Лукка выпустил тормозные щитки и мы начали резкое, тряское снижение над скруглёнными холмами, каждый со своей серпообразной тенью у подножия. Он пронёс нас вдоль пляжа, — прибой под одной половиной крыла, сучковатые деревья под другой, — и плавно накренился, отвернув от моря, быстро снижаясь над фермами, полями, безлюдных дорог, отороченных деревьями и пустого канала с тростником по берегам. «Боттичелли» просвистел над торцом ВПП 34 Правой аэропорта имени Леонардо да Винчи и вскоре мы грузились в тряский зелёный автобус, доставивший нас в гулкий зал, где серьёзные и тихие очереди потихоньку продвигались вперёд, как грешники на исповедь. Пограничник взглянул на мой паспорт, захлопнул его, метнул мне обратно и махнул рукой, пропуская. Он был угрюм и тяжеловесен, со слоистыми подбородками, как у блаухаунда, и источал слабый, но отчётливый запах копчёной ветчины.

Внутренние рейсы вылетали от наземного конкорса, похожего на большую автобусную станцию. Зарегистрировавшись и забрав посадочный талон на рейс в 17:10 до Бриндизи, я отправился на поиски места, где мне бы обменяли дорожный чек 23. Через некоторое время я нашёл в зоне прилёта крохотное отделение «Банко ди Санто Спирито» — кассу--павильончик с окошком и одним кассиром. Туда стояла короткая очередь, которую я занял, за мной встали два молодых араба. Оба были одеты в крашенные коричневые галабии 24 и блестящие ботинки на шнуровке и без носков, костлявы и небриты; между ними было сильное семейное сходство — близко посаженные глаза, придававшие им коварно-хитрый вид. Когда я дошёл до начала очереди, клерк объявил:

— Вы — последний. После вас я иду домой.

Он хмуро посмотрел на арабов:

— Закрето.

Арабы смирили его хитрыми лисьими взглядами.

— Закрыто! Фермé! Гешлóссен! — отрезал клерк, но арабы не отступали и внимательно его разглядывали.

— Вы братья? — спросил их я в попытке выйти из тупика.

Они меня заметили, но не ответили.

— Думаю, они братья, — сказал я клерку.

Он вздохнул, взял мой чек и начал отсчитывать яркие итальянские банкноты.

— Это мои последние лиры, так что я сваливаю, — признался он. — Неважно себя чувствую. Мне надо очень-очень много работать, а здоровье так себе. Знаете, я не сплю, не ем, у меня нет энергии.

Было заметно, что вся эта работа наложила на него отпечаток, и я ему об этом сказал. Он ощутимо оживился, но тут один из арабов подошёл к стойке, положил на неё стодолларовую бумажку и постучал жилистыми коричневыми пальцами, сказав:

— Лира.

Клерк резко бросил считать мои деньги. Он уставился на банкноту, потом на братьев. Бледность его сменилась яркими розовыми пятнами и достигла редеющей шевелюры. «Закрыто!» — крикнул он, вскинув вверх руки. У кресла, на котором он сидел, были хорошо смазанные ролики, от энергичного жеста он прокатился вперёд и ударился коленями о стол со звуком винтовочного выстрела. Он вскрикнул, но умудрился прийти в чувство, схватившись за коленные чашечки.

— С вами всё в порядке?

— У меня очень, очень, очень сильно болит.

За мной раздался тихий ненавязчивый шум, похожий на скрип

петель. Обернувшись, я увидел, что братья нашли это забавным. Один из них снова постучал по стодолларовой банкноте.

— Лира! — сказал он.

Клерк медленно распрямился. На его лбу были капельки пота.

— Думаю, что кости я себе не сломал.

Он осторожно встал и пошевелил ногами, затем объявил:

— В порядке.

Он взял мои деньги, пересчитал их и отдал. Потом снова посмотрел на стодолларовку, согнул палец и поманил им арабов.

— Я не могу это обменять, — медленно произнёс он, — потому что у меня не хватает лир.

— Лира! — сказал первый араб.

— Лира! Лира! — вторил его брат.

— Но лире, — сказал клерк. — Лиры кончились. Финито. Фертиг. — Он рывком открыл ящик и эффектно продемонстрировал свой дневной улов валют. — Хотите швейцарских франков? Дойчмарок? Эскудо? 25 Может, иен? — Он смерил их страшным взглядом. — Вам нужны ЗАМБИЙСКИЕ КВАЧИ!

Братья сдались. Они забрали свою банкноту и с безутешным видом удалились, а я тем временем взял себе пива в баре рядом. «Уна бира! Уна бира!» — пропел бармен, придвинув ко мне банку «Хайнекена», и оперным жестом указал на своего недобро выглядящего коллегу за кассой: «Платите ваши деньги вонна тутта!», после чего я с банкой пошёл к выходу на посадку. В считанных ярдах от меня DC-9 с широкой голубой полосой неапольской внутриитальянской авиакомпании «Аэро Транспорти Италияни» на фюзеляже стоял со звуком закипающего чайника. В него заходила дюжина человек, среди

них глубокий старик в берете и поношенном чёрном костюме, злобно оттолкнувший руку наземной сопровождающей, которая хотела помочь ему подняться по трапу. Двигатели взревели и DC-9 покатился прочь по перрону. Его руль направления болтался из стороны в сторону — пилоты читали контрольную карту. Табличка у выхода гласила, что он направился в Палермо.

С моря шла гнусная погода — тёмные грозовые небоскрёбы, битком набитые ливнями и облизываемые маленькими дьявольскими язычками молний. Вошли первые пассажиры до Бриндизи, мужчины с сияющими чемоданами и элегантно накинутыми на плечи плащами. Потом ещё, и атмосфера стала напоминать клубную — приветствия, рукопожатия и выпивка; накопитель наполнился разговорами и смехом, когда бриндизийцы начали обмениваться рассказами о своих римских приключениях.

Снаружи темнело. Раздался раскат грома и спустя секунды по перрону забарабанил совершенно муссонный ливень, бивший с такой силой, что вода испарялась от ударов и в нескольких дюймах над землёй превращалась в дымку, мутную, как болотный газ. Очередной DC-9 подкатывался к нам, как сквозь автомойку. В терминале же вечеринка была в самом разгаре и, когда объявили посадку, люди едва отреагировали. Вошла пара работниц наземных служб; они начали обрабатывать толпу как пастушьи собаки — разбивая компании, отрезая главарей и сгоняя всех к дверям. Они провели продолжающих беседы пассажиров к автобусу, а потом отправили его через перрон на большой скорости.

На далёкой окраине аэропорта имени Леонардо да Винчи мы остановились у хвоста одинокого DC-9 «АТИ», подключённого к наземному питанию и со светящимися иллюминаторами. Пассажиры, прикрываясь от дождя портфелями, собрались под сенью Т-образного киля, прежде чем выстроиться в линию и начать штурм встроенного трапа DC-9. У подножия трапа стоял крошечный «Фиат Тополино» в ливрее «Алиталии», его дворники работали на полную, а внутри в одиночестве сидела потрясающе красивая девушка с длинными золотисто--

каштановыми волосами и оранжевой рацией. Двое мужчин из стоящих под хвостом низко ей поклонились, она рассмеялась и мигнула фарами. Мужчины ответили на это воздушными поцелуями и помчались на борт.

Пара стюардов, похожих комплекцией на клубных вышибал, рассадили пассажиров — кого словом, а кого и делом. Разговоры не прекращались. Я оказался в самом последнем ряду и видел, как по всему салону сновали и порхали жестикулирующие руки, подчёркивая те или иные слова. В соседнем кресле сидел немногословный светловолосый уроженец Ольстера, пивший баночное пиво «Карлсберг». Прикончив банку, он убрал её в сумку, откуда тут же достал ещё одну.

Стюард дунул в микрофон системы оповещения и объявил 15-минутную задержку вылета «по указанию диспетчера». Пассажиры не обратили на это внимания, но, выглянув в иллюминатор, я увидел, что аэропорт буквально затопило. Мимо проехала «Каравелла» швейцарской чартерной авиакомпании, напоминавшая следом летающую лодку, а аэродромные автомобили оставляли длинные кильватерные хвосты. Наконец пробудились два турбовентиляторных «Пратт энд Уитни», установленных в мотогондолах всего в футе-другом за нашими сиденьями. Стюард со стуком захлопнул дверь, отделяющую салон от трапа, и шум общения утих до сосредоточенного гула. Мы тронулись. У бровки ВПП 34 Правой мы ненадолго задержались, пока старый 707-й, дымящий тёмными клубами, пробулькала на посадку сквозь дождь и приземлился в брызгах, как утка на пруд.

Сквозь облачность пробилось заходящее солнце и 3 500 акров Фьюмичино в секунду оказались будто залитыми расплавленным металлом. А потом мы пошли на взлёт, мчась по блестящей полосе и набирая высоту над тёмным и бурным морем, пока гидравлические шасси «Менаско» убирались с чередой глухих ударов. DC-9 рывком рыскнул сквозь рваное облако, но пассажиры, не обращая внимания на такой аттракцион, продолжали ткать разговоры, помогая себе руками, будто челноками. Бортпроводники сели и принялись за чтение

«Коррьере делла Сера». В 65-минутном полёте явно не полагалось ни еды, ни напитков.

Но тут раздался голос: «Не желаете ли лагеря?». Я повернул голову, увидел, как сосед протягивает мне банку «Карлсберга», и с благодарностью её взял. После завершающего резкого манёвра мы вырвались из облака и поднялись в нежно-розовое вечернее небо. Низко над западным горизонтом, далеко за Сардинией, кляксой сияло солнце. Мы спокойно летели сквозь тихий холодный воздух. Ольстерец официальным тоном сказал мне, что его зовут мистер Пилбим и он водит тяжёлые фургоны. Мы выпили за Италию, приятный вечер и его новую работу на нефтехимическом комбинате возле Бриндизи.

— Там много британцев, — сказал он, — и платят хорошо. Я не работаю в Белфасте с 1977 года, где я был в штате «Харланд и Вулфф», как мои отец и дед. Мой дедушка даже над «Титаником» работал.

Он был этим горд и с тихим напряжением говорил об обречённом лайнере, перечисляя разные экстравагантные причиндалы эдвардианской роскоши, которыми старый мистер Пилбим помогал забивать огромное судно: обюссонские гобелены, мраморные питьевые фонтанчики, лакированные латунные телефоны, золотые фруктовые вазы и даже пресс для утки из чистого серебра.

— Пароход спускали по слипам из жёсткой сосны, смазанным салом, китовым жиром и молитвами всех причастных.

Мы уже были высоко над Аппенинами, чьи заснеженные хребты иногда мелькали в тускнеющем свете, и мчались к восточному побережью, вдоль которого поезд, везущий австралийских пассажиров, приближался к Бриндизи, остановившись сперва в Бари и Монополи. В крипте церкви в Бари, всего в километре от станции, но не замеченной пассажирами, была серебряная рака с костями святого Николая Мирликийского, — более известного как Санта-Клаус [26](#), — украденными из могилы в Малой Азии барийскими моряками с корабля, который вёз груз пшеницы в Антиохию в 1087 году. Я взглянул на часы: ещё 20 минут. DC-9 иногда потряхивало порывами ветра с гор,

затем он начал снижаться сквозь безлунную ночь, прошёл над причалами, где разгружали морские контейнеровозы, развернулся над морем и, выровнявшись по оси главной полосы аэропорта Папола Касале, в конце концов остановился у маленького прямоугольного терминала, залитого светом. На перроне мистер Пилбим вдруг замер и сказал:

— Пойдите, я обещал детям снимок самолёта.

Он достал камеру «Инстаматик», сверкнула вспышка. Карабинеро в голубой форме крикнул: «Че кóза?» [В чём дело?] и выпрыгнул из тени под крылом, пытаясь вырвать камеру. Потрясённый мистер Пилбим извинился и получил, после строгого и грубо высказанного предупреждения, разрешение оставить её при себе. Я нашёл гремющее такси «Фиат» с пожилым кривоногим водителем и яркой открыткой с Девой Марией, приклеенной у таксометра. Водитель рассказал мне, что в Бриндизи был мощный шторм. Я ответил, что всего два часа назад в Риме тоже был сильный шторм. Он пожал плечами — происходящее в Риме его не интересовало.

В свете фар мелькали деревья, пока мы приближались к городу, где заканчивалась Аппиева дорога, и где поэт Вергилий, прибывший из Греции в 19 году до н. э. в возрасте 51 года, заболел и, невзирая на все старания лучших врачей Бриндизи, впал в кому и умер. Путь в отель «Интернационале» лежал по скользким брусчатым улицам, которые в итоге привели на виа Регина Маргерита. Вылезая из «Фиата», я учуял слабый запах соли и услышал мягкий плеск прилива о стенку набережной. Передо мной, тронутый слабым светом звёзд, лежала ширь Сено ди Леванте — бухты, из которой отправились в Святую Землю крестоносцы (фонтан, где они поили своих лошадей перед погрузкой на корабли, действует до сих пор), и откуда, примерно в том же направлении, стартовали летающие лодки.

«Интернационале» располагается в самом выигрышном месте на берегу, но внутри полон теней и затхлости. Стены пышного вестибюля со сводчатым потолком заплотняла фотографии и картины, а горшков с деревьями и кустарниками хватило бы на плантацию.

Портье сказал, что он помнит пассажиров «Империял». Они отправлялись с точки прямо через дорогу — частое зрелище в его детстве.

— Маленький синий автобус «Имперских авиалиний» забирал их на главном вокзале на Пьяццале Криспи и привозил сюда на полный континентальный завтрак. Потом они ехали на катере через бухту в Береговую таможню, а после формальностей — к своему самолёту.

Я прошёл в пустой обеденный зал, вспоминая, что нередко пассажиров встречал в «Интернационале» сам пилот. «Нас принял капитан нашей летающей лодки, которая называлась “Бейли”», — писал мистер У. Д. Х. МакКаллоу [27](#), — «у него была маленькая рыжая борода, он носит фуражку козырьком набок и в компании его зовут Капитан Чайник. Он показал нам, где оставить багаж, где умыться, и сообщил, что завтрак нас уже ждёт».

Я в одиночестве пообедал пастой с мидиями, потом ягнятиной, обжаренной в травах, к которой заказал крепкого красного вина. Официант был седовласый и истово верующий, но ничего не знал о летающих лодках. Он, правда, сказал мне, что мощи св. Николая в Бари плавают в манне небесной, чудесно исторгнутой из самих костей; сотню лет назад и раньше монахи разливали её в серебряные ведёрки и предлагали испить паломникам. Потом он принёс мне блюдо инжира и миндаля, и стакан ледяной до парения мальвазии с виноградников Галлиполи, городка на дальней стороне равнины Салентино.

Позже я пошёл в бар. На стенах были сепийные фотографии старых пароходов, пришвартованных у города, с острыми носами и высокими трубами. Четверо шумных и напористых американцев играли в покер. Умудрённый итальянец в элегантном твидовом костюме рассказал мне, что избежать американцев в Бриндизи сложно:

— Они в нефтяном бизнесе, строительстве и на военной базе. У них тут большой разведывательный пункт, чтобы слушать советские и восточноевропейские радиосигналы, и Ближний Восток тоже.

Он улыбнулся, когда я рассказал ему, что я делаю в Бриндизи.

— Маленьким мальчиком мы с друзьями собирались, чтобы посмотреть, как пассажиры садятся в лодку. Нам они казались очень экзотическими — в Индию, на край земли. На мужчинах были солнцезащитные тропические шлемы, женщины носили шляпы, белые перчатки и хлопчатобумажные платья, как будто собирались на скачки. Однажды индийский принц дал мне соверен, чтобы я сбежал в обеденный зал и принёс ему портсигар, который он там забыл на столе, сделанный из черепахового панциря и золота. Это был низкий человек в костюме и тряпичной кепке, как водопроводчик, но его слуга был в тюрбане и очень красивом пиджаке зелёного шёлка, и сначала я подумал, что именно он и был махараджей.

Я купил своему новому другу охлаждённого вина и содовой. Он сказал:

— Вы знали, что один из «Сципионов» [28](#) «Империял» затонул здесь, в гавани, после поджога? Это сделал человек, работавший на железной дороге билетным контролёром. Он был до мозга костей фашистом, слегка безумным, а какие-то английские пассажиры его поезда шутили о Муссолини. Я вернулся в свой номер и достал переплетённые номера «Вестника Имперских авиалиний» в поисках описания вылета из Бриндизи, написанных в 1932 году его благородием майором Р. Ф. Карнеги. Когда катер ошвартовывался у «Сципиона», первого в мире четырёхдвигательного пассажирского самолёта, путешественники забирались в него по маленькому трапу. «Приведу здесь информацию с полированной латунной таблички в салоне: “Четырёхдвигательный морской самолёт-лодка Сильванус построен братьями Шорт, введён в строй в апреле 1931 года”. Крейсерская скорость 105 миль в час и он выдаёт свыше 2 000 лошадиных сил. Салон очень просторный, с удобными креслами на 16 пассажиров и циферблатами приборов, показывающими время, скорость и высоту. “Все на борту!” — кричит стюард, дверь закрывается и мы начинаем рулить. Сейчас мы стремительно мчимся, корпус зарывается в зелёную волну, окна заливают стена воды. Тут понимаешь всю мощь

лошадиных сил, которые скоро поднимут в воздух 14 тонн».

Майор Карнеги восторгался видами с высоты 1 000 футов, но не упомянул о первой обязанности стюарда после набора высоты: открыть бутылки кларета, чтобы вино неспешно подышало перед обедом.

Я заметил, что в 1932 году управляющий итальянского отделения «Империял» ездил поездом в Рим для аудиенции у Папы Римского. Газета хвасталась: «Это первый случай, когда Его Святейшество удостоил аудиенции представителя иностранной авиатранспортной компании». Представитель преподнёс понтифику фотоальбом, в переплёте из белого пергамента с тиснёным папским гербом, со снимками «самолётов Компании и примечательных мест на маршрутах “Империял”», и был весьма польщён тем, что «Папа восхитился фотоснимками и выразил большой интерес к работе “Имперских авиалиний”». Я почистил зубы и улёгся в постель. Дождь стучал по окну так же, как тем утром, когда я проснулся в Лондоне. Я повернулся, как подбитый корабль, и с мыслями о доме немедленно уснул.

III

Регулярных рейсов из Бриндизи в Афины, следующий пункт на маршруте «Империял», не было, так что мне пришлось возвращаться в Рим. Я заказал такси обратно в аэропорт на 5:30 утра. Завтрака в такой час в «Интернационале» не было, не подавали даже кофе, но американский инженер, тоже вставший пораньше к этому рейсу, жил в отеле уже несколько недель и знал, как обращаться с эспрессо-машиной:

— Она стоит у них в баре и за её самостоятельное использование грозит изгнание и отлучение, так что проникнуть туда нам нужно под хорошим прикрытием.

Мы выпили несколько чашек, пока инженер тихо рассказал, что работал на новом нефтехимическом комбинате, а сейчас возвращается домой в Филадельфию с семьёй и собакой.

Я спросил:

— И не жаль вам уезжать из Бриндизи?

Он пожал плечами:

— Слёз, как видите, не лью и настроение у меня хорошее.

Но отъезд всё равно был полон эмоций: заспанный администратор привёл на поводке жизнерадостного молодого бульмастифа, обнял инженера и расцеловал его жену и детей. Потом проводил и меня, задержавшись, чтобы посмотреть на тёмную гавань и вдохнуть резкий воздух.

— Будет хороший день, — сказал он с тёплым рукопожатием.

— До свидания, синьоре Имперiale.

Терминал аэропорта Папола Касале был полон молодых флотских пилотов, пьющих кофе в баре; они были одеты в тёмно-синюю лётную форму с кучей молний и карманов, и выглядели как погружённые глубоко в себя спортсмены в ожидании команды стартового судьи. Один из них крикнул: «Андиамо!» [Пойдёмте!], остальные с быстрым стуком оставили свои кофейные чашки и вышли в серый рассвет.

Пока мы шли по перрону к нашему DC-9, я услышал тонкий мучительный собачий визг. Инженер из Филадельфии и его сын, лет 14 симпатичный мальчик в очках, засунули своего бульмастифа в лёгкую пластиковую клетку и поднимали её в багажный отсек самолёта. Мальчик чуть не плакал, а отец, уводя его в салон, в утешение приобнял его за плечи. Я поднялся на борт и увидел, что сижу рядом с тощим, похожим на воробья американцем в очках без оправы на костлявом носу. Ответом на моё приветствие был короткий кивок. Когда мы порулили к туманному и мутному горизонту, в терминале выключили яркий свет. Стюард по громкой связи предупредил нас, что фотографировать строго запрещено, и вскоре я увидел, почему. Между островками деревьев почти незаметно стояла дюжина реактивных истребителей в пустынном камуфляже. Пока мы катились мимо, молодые пилоты забирались в двухместные кабины и надевали свои шлемы с очками-забралами. Я спросил у соседа, знает ли он, что это за самолёты. Он поднял взгляд от «Ньюсуика»:

— По идее это секретная информация.

Спустя мгновение подошёл стюард с римскими утренними газетами, так что я спросил его.

— Учебно-тренировочные истребители «Аэрмаччи», — раздался приветливый ответ. — Также могут использоваться для ударов по наземным целям. Очень быстрые, очень хорошие. На них летает аргентинская флотская авиация. Ну и мой двоюродный брат тоже. Он прошёл дальше, не заметив ядовитый взгляд моего соседа ему в спину. Пилоты «Аэрмаччи» начали запускать свои двигатели «Роллс-Ройс Вайпер» и ждали, пока мы освободим воздушное пространство, чтобы поиграть со всякими своими приспособлениями: ракетами «Зуни» и «Матра Мэджик», бомбами для уничтожения ВПП и всем прочим, что висело у них на подкрыльевых креплениях.

DC-9 набрал высоту сквозь плотную морскую дымку, оставлявшую следы капель поперёк иллюминаторов. К тому моменту, как погасли табло «Пристегните ремни», мы летели высоко над океаном белых облаков, через которые иногда проступали заснеженные горные пики, розовеющие под лучами рассветного солнца. Но тут с прекрасным утром над Южной Италией случилось что-то странное: по небу разлились таинственные встречные воздушные потоки, отчего самолёт начал рыскать и болтаться так безудержно, что мой сосед в итоге пробормотал «Иисусе!» и отложил журнал. Когда он поднял глаза, чтобы посмотреть, как я выдерживаю это наказание, я спросил его, работает ли он в Бриндизи.

— Возможно.

— Военный?

— А зачем спрашиваете?

— Просто из любопытства.

— Тех, кто задаёт слишком много вопросов, могут ждать неприятности.

— Какие, например?

— Арест, например.

Я уставился на него:

— Арест?

— Да легко. У нас есть ребята-безопасники в «Да Винчи». Достаточно только шепнуть им.

— Вот чёрт...

Самолёт запрыгал, как камешек по воде, скрипя с каждым ударом. Я вцепился в подлокотники, воображая, как шью мешки в римской тюрьме, благочестиво названной именем Царицы Небесной, или, что вероятнее, плету бутылочные сетки для итальянских производителей кьянти. Потом какая-то невидимая сила схватила нас за хвост и швырнула носом вниз; в кабине взяли штурвал на себя и нос направился вверх. Я заметил, что кожа моего соседа стала напоминать воск.

— Клятые ёбанные еропланы! — вдруг сказал он.

Внезапно мы пошли по траектории, больше всего похожей на полёт мотокаскадёра, прыгающего через ряд автобусов, и завершившейся толчком и скольжением.

— Кажется, меня сейчас стошнит, — объявил сосед.

Его лоб покрылся шариками пота и он начал конвульсивно сглатывать.

— Арестуйте пилота, — предложил я.

Потом он сказал «ууургх!» и удивительно громко исторг свой завтрак в бумажный пакет. От запаха меня тоже начало слегка мутить, а две женщины среднего возраста через проход скорчили рожи, одна передала другой флакончик одеколона, быстро и скрытно, как фляжку с выпивкой.

А потом мы внезапно мы снова вошли в спокойный воздух, летя

ровно и прямо. Бортпроводник, призванный чередой звонков из заднего салона для курящих, забрал пакет у соседа, пока тот лежал в своём кресле с закрытыми глазами и изображал труп. Я услышал громкий лай бульмастифа из нижнего багажного отсека. Потом облака стали тоньше, расступились и я посмотрел вниз на перспективу каменистых холмов, испещрённых выветренными тропами. Далеко справа в долинах между замёрзшими горами лужами молока лежал туман, а слева на краю обрыва, почти качаясь, стояла высокая башня; к ней не вело никакой дороги, даже тропы для выючных мулов.

Тормозные щитки на крыле приподнялись, когда мы пролетали высоко над маленьким потайным озерцом, круглым как монета и цвета нефрита. За ним лежало озеро побольше, на которое женщина через проход обратила внимание своей подруги: на его северном берегу стоял город Кастель Гандольфо, где Папа укрывался от жаркого римского лета. Мы снизились над безлюдной и бесцветной местностью, которая постепенно стала приветливее, уступив место новому пригороду, а потом сморщенному зелёному пейзажу извиляющихся древних речных русел; их удобренные берега и откосы были засажены садами. Я счёл это призраками Тибра, давно закупоренного илом и отданного под выращивание фруктов. Оставив позади Остию и Лидо, мы проскользнули над большой заправочной станцией и приземлились на полосу, всё ещё полную луж после вчерашней бури.

Взревел реверс с отражательными щитками и мы замедлились возле заброшенной фермы, одиноко и неприметно стоящей посреди аэропорта. Венецианские окна разбиты, но черепица на островерхой крыше цела, а рощица айвовых деревьев всё ещё затеняла кухонную дверь. DC-9 медленно проехал мимо и встал на месте виноградника или, наверное, на том акре, где обезземеленная семья когда-то выращивала оливки. Я попрощался с попутчиком, всё ещё бледным и обиженным на себя, а на перроне наблюдал, как филадельфийский инженер с сыном пробежали к грузовому отсеку и достали своего бульмастифа. Мальчик выпустил его из контейнера и пристегнул к ошейнику поводок, не обращая внимания на грузчиков. Те боялись, что собака сорвётся и начнёт

гоняться за самолётами. Пёс, радостно гавкая, помочился на носовое колесо DC-9, а потом запрыгнул в старый зелёный автобус, пригромыхавший, чтобы забрать нас в терминал.

У меня было три ничем не занятых часа до вылета моего «Боинга-727» авиакомпании TWA в Афины в 11:15. На пустой стойке регистрации стояла табличка с надписью «Закрито» на итальянском и английском, а сотрудник на соседней стойке о рейсе в Афины ничего не знал. Ко мне присоединились три серьёзные и пахнущие пачули турецкие женщины в мешковатых штанах и шалях, с коробками, обёрнутыми в коричневую бумагу. Их присутствие обнадёживало; создав очередь, мы привлекали внимание к нашей стойке, так что кто-нибудь должен нас прийти и обслужить. Я зевнул и захотел оказаться в прохладных зелёных холмах у озера Браччано, где, после отмены Муссолини его же запрета на пролёт иностранцев, стали садиться по пути в Африку и Австралию летающие лодки «Имperiал» класса С. Журналистка «Вог», не отбросившая на время путешествия своих ожиданий и жизненных приоритетов, пролетала «над лесами и богатой Кампаньей на озеро Браччано, где ваша машина останавливается передохнуть. Вы проведёте ночь в Риме в двадцати милях отсюда, а потому стоит иметь при себе вечерний фрак с немнущимся кружевом на случай внезапного приёма».

До открытия озера для полётов гидросамолёты работали с точки около Остии при впадении Тибра в море, недалеко от места, где мы сейчас встали в очередь. Нынешний аэропорт раскинулся на земле, отвоёванной у реки после того, как императоры Клавдий и Траян амбициозно построили новый морской порт в её устье. Где-то под нами погребены солидные гранитные причалы и склады Порто Клаудио, внешней гавани, и Порто Траяно, шестиугольной внутренней. Обе постепенно заполнились речным илом, пока не получилась огромная плоская равнина — идеальный ландшафт для большого аэродрома. Работы над аэропортом Рим-Фьюмичино имени Леонардо да Винчи начались в 1951 году, после того, как первый городской аэропорт, Аэропорто Джованни Баттиста Пастине, — старая дирижабельная станция с единственной полосой из решётчатых стальных листов, — был признан

недостойным звания врат Вечного Города.

За 90 минут до времени нашего вылета пришёл пузатый турок в пурпурном кардигане и увёл женщин. «Этот жэньщины ехат Анкара!», — обвиняюще сказал он мне, когда я ему сообщил, что мы ждём у стойки на Афины. Турчанки отвесили мне упрекающие взгляды. Потом появилась девушка с дивными зелёными глазами и выписала мне посадочный талон.

В накопителе стоял высокий и тощий африканец в кремовом халате и ермолке, прижав лицо к стеклу и рассматривая перрон; стекло потело от его дыхания. Когда объявили посадку, меня накрыла гигантская тень. Я обернулся и увидел белый нос 747-го «Японских авиалиний», подкравшийся и замерший в нескольких футах от моего кресла. Африканец улыбнулся пилотам и захлопал в ладоши. Я оставил его, всё ещё аплодирующего, и пошёл к выходу на посадку номер 34.

IV

Только семеро нас собралось у выхода 34, готовых к посадке на «Боинг-727» TWA. Он, покрашенный и отполированный, как новая машина, только что подъехал и затормозил, тихо качнувшись на гидропневматических амортизаторах. Я заметил старательному молодому человеку на стойке, что у него, похоже, пустой день. Он ответил, что 747-й TWA из Нью-Йорка, который обычно стыкуется с 727-м и неизбежно его заполняет (конечная 727-го — в Тель-Авиве) опаздывает, причём настолько, что местный представитель компании решил не ждать.

— У вас будет место почесать ноги.

— Вытянуть, вы хотели сказать?

Он кивнул:

— А, да. Тянуть, не чесать. Чешут — где зудит [29](#).

К выходам подъехал ещё один 727-й. У него был канареечно-жёлтый хвост с надписью SUDAN и, пока из него выходил почти

нескончаемый поток пассажиров в белых балахонах, молодой человек объявил посадку на наш рейс звенящим, как у придворного глашатая, голосом. Мы толпой побрели на борт: две хихикающие греческие парочки, путешествующие вместе, бородатый мужчина с гитарой, висящей на его спине как винтовка, и высокая элегантная девушка в плаще по щиколотку и с сомбреро с плоской тульей на спине.

У двери 727-го нас поприветствовали два самых старых бортпроводника из виденных мною в жизни. Стюардесса была по-домашнему пухловатой, уютной и серебряноволосой, а у её морщинистого компаньона-стюарда была непринуждённая аура пенсионера, оторванного ненадолго от внуков и лужайки для игры в шары.

— Привет! — сверкнул он улыбкой.

— Сюда, дорогуша! — позвала стюардесса, которой стоило бы держать на руках кошку-мурлыку черепахового окраса.

Я поделил задний салон для курящих с девушкой в мексиканской шляпе; все остальные сели впереди, около сине-серебряной перегородки, за которой был пустующий салон первого класса.

Завелось трио турбовентиляторных двигателей «Пратт энд Уитни» у хвоста. Их ненавязчивый гул был едва слышен, будто их оснастили звукоизоляцией, и почти неразборчив, когда бортпроводник прочистил горло и объявил по громкой связи:

— Кхм, народ, нам бы хотелось, чтобы вы обратили внимание на даму, которая вам тут впереди показывает спасжилет.

Все смотрели, как Бабуся Мозес [30](#) накинула на себя через голову жёлтый спасательный жилет и затянула его так же сноровисто, как завязки фартука перед посыпанием специями индейки на День Благодарения [31](#). Начав руление, мы проехали сначала мимо грузового DC-8 «Эйр Индия», из которого выгружали тюки с коврами и клетки с крошечными блестящими птичками, а потом, ближе к полосе — мимо печальной маленькой фермы с тенистыми деревьями

и выбитыми окнами.

На границе ВПП 34 Правой, чьи зелёные огни высокой интенсивности были едва видны под ярким солнцем, стюард объявил:

— Дамы и господа, нам разрешили взлёт. Бортпроводникам занять свои места.

727-й взмыл в небо над тусклым серым морем, гидравлика втянула всю оснастку крыла на места (изготовить приводы помогла фирма «Национальный водоподъёмник») и, резко набирая высоту, развернулся на юг и помчался сквозь ясное небо в сторону Неаполя, Капри и Сорренто. Западное побережье Италии было оторочено каймой пены, которая с высоты нескольких миль выглядела как слой сливок, лениво взбиваемый волнами прибоя.

Вода сегодня выглядела спокойно и я вспомнил сэра Сэмюэла Хора, министра по делам авиации, в 1927 году вылетевшем из Кройдона со своей супругой, неукротимой леди Мод. Они стали первыми пассажирами, отправившимися по воздуху прямо в Индию. Телеграммы с пожеланием доброго пути им направили король и премьер-министр Стэнли Болдуин. Последний с ноткой беспечности напомнил им, что только ещё один министр лично участвовал в запуске нового вида транспорта, это был «Хаскиссон, министр торговли, погибший в первом рейсе Ливерпульско-Манчестерской железной дороги» [32](#).

Однако не считая волнительного момента пролёта над виллой его шурина в Каннах, — «семья вышла передать свои пожелания удачи, помахав платочками», — путешествие прошло спокойно. Потом они взлетели над тёмным и злым Средиземным морем на своём хлипком «Геркулесе» «Имперских авиалиний» с деревянными лонжеронами и тремя двигателями «Бристоль Юпитер» с воздушным охлаждением. На борту были аварийно-спасательные средства вроде «патентованных резиновых сапог и фраков майора Эванса для избежания смерти от утопления», а экипаж и пассажиры изо всех сил высматривали цепь эсминцев, направленных их дружкой

Первым лордом Адмиралтейства, чтобы присмотреть за ними.

Сэр Сэмюэль обнаружил корабли в обозначенных точках, их машины изо всех сил дымили, чтобы удержаться на месте в бурном море. «Когда мы пролетали над ними, то обменялись приветственными сообщениями и я поблагодарил их за заботу, с которой они за нами приглядывали. Один из них ответил: “Если вы думаете, что вас наверху болтает, то это не сравнить с тем, что здесь”. Когда я увидел эсминец, прыгавший по воде, как горошина по барабану, то полностью согласился с наблюдением капитана».

Я откинулся, ослабил привязной ремень и закурил суматранскую сигариллу-чирутку. Девушка в сомбреро, сидевшая на другой стороне салона, посмотрела набок и перехватила мой взгляд. Потом она встала и подошла ко мне:

— Нет ли у вас спички, пожалуйста?

— Конечно есть.

Попутчица покопалась в своей кожаной сумочке и вытащила серебряную коробочку с филигранью, из которой достала пузатую сигарету, закрученную с двух концов. Я поднёс зажжённую спичку к зажатой между девичьих губ самокрутке и понял, что поджигаю косяк. Барышня глубоко затянулась, ненадолго закрыла глаза, потом снова открыла.

— Можно подсесть к вам ненадолго?

Я заметил, что бортпроводники были в передней части салона на безопасном удалении от окружавшего нас плотного сладковатого дыма, и включил вентиляцию на полную.

— Это из-за вашей сигары, — обезоруживающе сказала она. — Ваш дым достаточно сильный, чтобы прикрыть запах. — И добавила, взяв косяк в левую руку и протянув правую, — меня зовут Елена.

У неё была хватка десантника, но спокойное, точёное лицо ангела работы Липпи 33.

— Вы ночуете в Афинах?

— Сегодня я ночую в Каире.

Она вдруг на секунду будто потеряла пульс:

— О, мерд, я опять села не на тот самолёт?

— Нет, — уставился я на неё. — Что значит «опять»?

— Прошлым летом в Калькутте случилась путаница. Одновременно была посадка в два самолёта, у выходов творилось полное сумасшествие и я оказалась на рейсе в Читтагонг вместо того, чтобы лететь в Катманду. В Читтагонге я выпила чашку чая и поговорила со шведским миссионером. Он сказал мне, что идёт гражданская война и на улицах стреляют. Потом я улетела обратно в Калькутту и вынуждена была ждать ещё день, чтобы попасть на следующий самолёт до Катманду. За свой счёт. Индийцы безнадёжны.

Престарелый стюард двинулся по проходу со строгим выражением лица. Елена воткнула свой косяк в пепельницу и закрыла крышку, когда он остановился около наших сидений и сказал:

— Прошу прощения, но у нас вроде есть правило по поводу сигар. В салоне они запрещены.

— Это была очень маленькая сигара, — заметил я.

Он глядел на меня с озадаченным видом и нюхал воздух. Потом пристально посмотрел на сигариллу, потом на меня и на Елену. Но сказал он только:

— Сэр, простите, но, гм, вам придётся снова затушить вашу сигару.

Я попросил «Кровавую Мэри». Он пошёл вперёд, чтобы её принести, всё ещё хмурый. Елена выпить не желала, но возбуждённо спросила:

— Он догадался? Донесёт ли он в Афинах?

Я ответил, что стюард, видимо, подумал, что она курила турецкую сигарету.

— Если будут неприятности, я позвоню отцу, — рассуждала она, — но, думаю, что сейчас они с дядей стреляют уток у Салоники.

Внимание её обеспокоило. Она решила вернуться на своё место и затаиться, вынув перед этим остатки косяка из пепельницы и убрав их в серебряный сундучок.

«Кровавая Мэри» была идеальной, правильно смешанной и с должным количеством специй, хотя в большинстве авиакомпаний пассажирам эконо-класса приходится мириться просто с маленькой бутылочкой водки, влитой в порцию томатного сока. Потягивая коктейль, я листал «Амбассадор», салонный журнал TWA — глянцевоe издание, где было так мало интересного, что вместо него я взял пакетик для рвоты. «Для испытывающих дискомфорт в движении», — гласил он. На одной его стороне была напечатана карта для джин-рамми 34, а на другой — реклама «Фэмили Филм Сервис», фирмы с адресами в Нью-Йорке, Чикаго, Атланте, Канзас-Сити и Сан-Франциско призывавшая: «Отправьте вашу плёнку в этом пакете и СЭКОНОМЬТЕ НА ЦВЕТНЫХ ФОТОКАРТОЧКАХ!». Потом вторая стюардесса, помоложе, принесла поднос с ассорти мясных нарезок, салатом, пирожным и кофе. Вина не подали и даже не предложили.

Посреди обеда мы повернули над Катанзаро у «носка» Италии на восток, на прямой курс до Афин. Под нами проплывал заснеженный горный хребет, а возле побережья и тёплых вод Адриатики серый маленький ледник морщился и шёл пятнами, как еловая кора. Младшая стюардесса забрала мой поднос, а я, заполнив греческую миграционную карточку, пошёл в хвостовую кухню пообщаться с ней. У неё были короткие коричневые волосы и открытая улыбка. Она сказала, что это единственный полностью заграничный рейс TWA на 727-м (он же спустя 18 месяцев привлёк внимание всего мира, когда между Афинами и Римом его захватили особо жестокие палестинские террористы).

— Для лётных экипажей 727-х это единственная возможность поработать за границей. Нас, бортпроводников, назначают по всему флоту, включая 747-е, так что мы много путешествуем по миру. Но для пилотов, особенно тех, кто работает на коротких рейсах по Америке, это действительно что-то. Месяц базироваться в Тель-Авиве! Они много работают, четыре дня в неделю по четыре взлёта и посадки в день, — это разворотный рейс Тель-Авив — Афины — Рим — Афины — Тель-Авив, — но никто не жалуется, а дома лётчики на него в очереди стоят. Мой муж летает на 727-м из Сан-Франциско и он готов отдать свою будущую пенсию за месячную командировку сюда.

Бабуся Мозес неслышно пришла по проходу из носовой части и требовательно спросила:

— Курица под Тель-Авив уже в печке?

— Конечно, — ответила её коллега.

Я спросил старшую даму, как ей полёт. Она с некоторой мечтательностью ответила:

— Знаете, это мой первый рейс на 727-м за 16 лет. Всё это время я работала на широкофюзеляжных. На этот самолёт вернуться — как обратно в первый класс школы, но самое забавное — думать не надо. Руки всё сами делают и всё здесь на своих местах, ровно там, где оно всегда и было.

Посреди пролива Отранто земля спряталась за слоем облаков, цветом и текстурой напоминавших пушечный дым. Мы проходили рядом с островом Корфу, где в августе 1932 года принц Уэльский и герцог Кентский Джордж посетили Средиземноморский флот на борту «имперской» летающей лодки «Сатир» из Бриндизи. Они прибыли, как объявил «Вестник», «как только взошла луна, так что перед высадкой Венценосные путешественники насладились видом Флота на якорной стоянке в лунном свете». А мы сейчас, как я прикинул по счислению, пересекли побережье Греции чуть южнее границы с Албанией, начали снижаться над Фермопильским ущельем и выпустили тормозные щитки над

Парнасом. Потом, срезав восточный угол Коринфского залива, направились в Афины — и прямо в интересную грозу. Древние греки верили, что их страну продувают восемь классических ветров. Мы, похоже, летели сквозь слияние нескольких из них, бурных, как горные ручьи, что заставило «Боинг» скрипеть, как старый деревянный корабль. Когда он начал скакать по небу, я мечтательно подумал о летнем бризе под названием «мельтеми» 35. Как писал Геродот, этот ветер дует «от восхода Собачьей звезды» до осени; немало тёплых летних вечеров он прохлаждал меня и мою семью, когда мы сидели и перемывали кости родственникам за бокалами «деместики», отдыхая на греческих островах.

Бабуся Мозес, поспешив в хвост, вдруг ненадолго стала невесомой, когда 727-й угодил в воздушную яму. Зависнув в нескольких дюймах над полом, она начала разворачиваться вокруг своей оси с вытянутыми руками, пока самолёт не подскочил вверх с такой силой, что она с мрачным видом рухнула в кресло рядом со мной.

— Не найдётся ли у вас сигареты? — спросила она сквозь стиснутые зубы. — Боюсь, что не гожусь я больше для такой свистопляски.

— У меня только сигариллы.

— Сойдёт.

Я дал ей одну и прикурил. Она глубоко затянулась, лающе кашлянула и закрыла глаза. Самолёт вёл себя как конь в стипль-чезе, каждый его скачок был таким резким, что наши конечности от перегрузки обретали вес мрамора. В очередной воздушной яме мы ударились о неподатливый воздушный поток так, что стаканы в кухне бешено звякнули. Посмотрев на Елену, сидевшую в своём кресле с надвинутой на глаза шляпой, я вспомнил, как о своём перелёте в Афины на «Сципионе» под управлением Капитана Чайника рассказывал Уильям МакКаллоу. Он писал: «Полёт из Бриндизи в Афины был отменно романтичен. Мы летели в 2 500 футах над изысканно голубым морем вдоль берега Италии к Корфу, а потом над Грецией вдоль Коринфского залива к Пирею —

гавани Афин. Острова и побережье были скалистыми и дикими. Часть времени мы летели выше 5 000 футов, чтобы избежать толчков, создаваемых горячим воздухом, восходящим от гор, и даже на этой высоте некоторые пики возвышались над нами. В Пирее мы сели потрясаяще. Не считая плеска воды по днищу, ничто не указывало на то, что мы коснулись поверхности моря» (на самом деле «Сципион» садился в паре миль восточнее Пирея, в Фалерской бухте напротив ипподрома, где «Имperiал» делила станцию гидропланов, — построенную на пологом пляже, откуда Тесей отправился на Крит, — с «Сосьета Аэро Эспрессо Итальяна», летавшей через Афины дважды в неделю из Бриндизи в Стамбул).

727-й выпустил закрылки, внизу прогрохотали шасси. В ясный день подход к Афинам красив, самолёт пролетает над бухтами и городками Вулиагмени и Глифада к аэропорту, устроенному на узкой полосе земли между морем и каменистой горой Имитос, знаменитой своим мрамором и мёдом (его с античности делают из можжевельника, чабреца, шалфея, мяты, лаванды и туполистной фисташки). Но мы снижались вслепую через бушующую чёрную тучу по траектории скорее пушечного ядра на лестнице. Потом под визг «праттов» земля снова всплыла в поле зрения. Мы накренились низко над тихой пригородной улочкой, где человек мыл красную машину, и проскочили на посадку мимо огней подхода. Сели, несмотря на штормовой ветер, чисто, как чайка. Вдох Бабуси Мозес был слышен даже сквозь рык реверса:

— Боже мой! Вот это было что-то с чем-то!

Мы подрулили к перрону. Младшая бортпроводница, сидевшая позади нас, сказала:

— Ну, он нас там хорошо держал.

Мне показалось, что было совсем наоборот, и я об этом сказал, но она возразила мне с напором пилотской жены, хорошо знакомой с тем, что приходится выдерживать парням там, впереди. Когда мы подошли к выходу, стюард сказал:

— Держите шляпы, ребята. Тут явно дует.

У входа в элегантный Восточный терминал, спроектированный Ээро Саариненом для иностранных авиакомпаний (авиакомпания «Олимпик», греческий национальный авиаперевозчик, ютилась в дряхлом Западном у прибрежной автотрассы), стоял маленький броневичок. Сквозь окно-щель я разглядел огонёк спички, а через люк в башне выплыл сигаретный дым. Я взял такси в Афины до отеля «Гранд Бретань», где пассажиры «Империял» ночевали по пути из Италии в Египет. Водитель, внимательно слушая рацию, мчался через трущобного вида пригороды, где были, например, место рождения Фукидида (Маколей [36](#) называл его «величайшим историком из всех живших») и береговая насосная станция, снабжающая солёной воду афинскую пожарную охрану.

«Гранд Бретань» стоит на площади Синтагма в окружении апельсиновых деревьев под бледной скалой Акрополя, где на одном из восьми ветров реет огромный сине-белый флаг Греции. Я вошёл в вестибюль размером с хороший ангар, со стенами и полами полированного мрамора, увешанный огромными гобеленами. В чаше у стойки регистрации плавали пять гигантских розовых роз. Я попросил позвать пресс-секретаря. Мне сообщили, что она ещё обедает, не угодно ли подождать? В вестибюле стояли старинные столы и кресла с парчовой обивкой, так что я сел и заказал чайник чая с пахлавой. Я спросил пожилого официанта, сделана ли пахлава на имитоском меду. Он удивился:

— Конечно же!

Миссис Рина Тоблер оказалась душевной, весёлой и жизнерадостной дамой, которая, хоть я и явился без предупреждения, радушно приняла меня и увела в свой кабинет наверху. Там она заявила:

— Вы выглядите уставшим. Прописываю вам большую дозу бренди.

Это помогло и ощутимо меня взбодрило, а миссис Тоблер тем временем рассказала, что отель основал кулинар по имени Евстафиос Лампсас:

— Лампсас, работая в Париже, снискал большую славу, — однажды он приготовил такой плов, что сам персидский шах прослезился от удовольствия, — и заработал столько денег, что в 1872 году смог вернуться домой и купить огромный дом в центре Афин. Он превратил его в отель, с тех пор перестроенный и модернизированный, и позже передал его своему зятю, Теодору Петракопулосу. Петракопулос был юристом и журналистом столь блестящим и влиятельным, что, когда он умер в 1963 году, за его гробом рука об руку шли премьер-министр и лидер оппозиции. А это, доложу вам, случилось за всю нашу историю один-единственный раз.

В «Гранд Бретань» всегда хватало гостей с общеизвестными именами и засекреченными номерами телефонов:

— Здесь останавливались Рокфеллеры, Кеннеди и Круппы, — продолжала миссис Тоблер.

— С балкона на втором этаже перед народом выступал архиепископ Макарий 37. Русская великая княжна Елена 38 здесь жила и умерла. Когда тут останавливалась Мэри Пикфорд 39, её обувь занимала целую отдельную комнату. На моей памяти здесь бывали Тито, Индира Ганди и Ясир Арафат 40. Арафата повсюду сопровождали телохранители, прикрывавшие его пуленепробиваемой шторой, это очень беспокоило гостей, ехавших с ним в одном лифте. Во время войны тут устроили штаб немцы, здесь бывали Геринг, Гиммлер и Роммель, и даже Гитлер, как-то прилетевший с кратким визитом. Потом тут устроили штаб уже британцы и мы видели людей вроде Гарольда Макмиллана 41 и Энтони Идена. Во время наших неприятностей с коммунистами ждали Черчилля, но прямо перед его приездом в канализации под отелем нашли тонну динамита. Марксисты собирались взорвать его, — и нас, — так, что всё взлетело бы до небес. Так что мы не увидели Черчилля до замирения, когда он заглянул на чай к Аристотелю Онассису 42.

Я спросил о пассажирах «Империял».

— Мы до сих пор получаем письма, нередко написанные прекрасным каллиграфическим почерком, от старых

английских путешественников, говорящих, что они останавливались здесь во время перелёта в Индию в 1930-е. До недавних пор у нас размещались некоторые экипажи, но сейчас разве что какой-нибудь шеф-пилот иногда сбегает к нам на ночьку из «Хилтона» или «Астир Паласа».

Мистер МакКаллоу, выйдя из «Сципиона», был очарован «Гранд Бретань»: «Мы остановились в самом роскошном отеле города. У меня был великолепный номер, с собственной ванной, полностью отделанной белой плиткой. Очень интересно, что тут была москитная сетка, но я чувствовал себя как кусок сыра в шкафу с мясом. В жаркую ночь не то что бы комфортно. Должен сказать, что сетка доставила мне куда больше беспокойства, чем насекомые».

Мне пришло время возвращаться в аэропорт. Миссис Тоблер спросила, где я останавливаюсь в Каире.

— «Шепердс», — сказал я. Она просияла:

— Наш управляющий закупками еды и напитков когда-то там работал. Вы обязательно должны с ним встретиться. Она проводила меня в соседний кабинет, где за большим столом сидел полный мужчина.

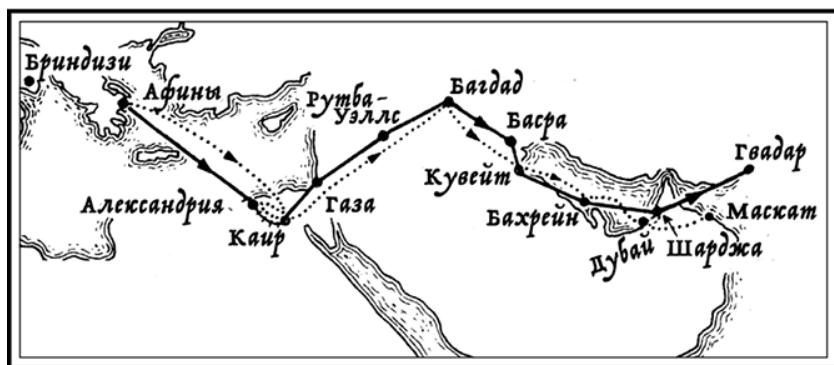
— Я отправлю им телекс [43](#) с просьбой особенно внимательно к вам отнестись. Симпатичный номер с видом на Нил. Они меня там знают. Будет сделано.

Я его поблагодарил и мы обменялись рукопожатием. По пути к лифту миссис Тоблер рассказала:

— Он начинал кухонным мальчиком при короле Фаруке. Многие знаменитые шеф-повара и метрдотели так начинали. Фарук фанатично относился к еде, требуя, чтобы всё было сделано по высочайшему разряду, и охотясь за всеми талантливыми или многообещающими людьми, о которых слышал, даже если это были кухонные мальчики. Сейчас бывшие придворные Фарука — элита в отрасли гостеприимства. Полагаю, они — единственное, что от него осталось.

2. ПОЛЁТ ВДОЛЬ БОРОЗДЫ

От Афин до Маската



I

Развалюха Западного терминала у прибрежной автотрассы, главной базы «Олимпик Эйруэйз», была наполнена тяжёлой послеполуденной сонливостью. Скусающая женщина беззвучно подала мне посадочный талон и я прошёл в зону вылета — просторную и душную пристройку с неподметённым полом и потёртыми грязными сиденьями. Зал напоминал комнату ожидания для амбулаторных пациентов в неухоженной провинциальной больнице. Но для пары сотен египтян, кучкующихся у выхода на посадку 1, это не имело значения. Я посмотрел на них и инстинктивно понял, что мне сейчас по пути именно с этой толпой. В основном это были мужчины в мятых джеллабах, либо в дешёвых рубашках и брюках. Хотя вид у них был сонный и задумчивый, как будто мысленно они были где-то далеко, над их головами парили миазмы беспокойства.

Я сел рядом с одной из женщин. Она была впечатляющей

красоты, с точёной грациозной фигурой, медного оттенка безупречной кожей и глазами цвета папоротника. Голова её была обмотана тряпкой, но элегантно, как кружевная мантилья. Её муж сидел рядом, небритый и костлявый. Заметив, как я разглядываю на его жену, он зыркнул на меня с недоброй улыбкой, приоткрыв рот, где не хватало зубов, а оставшиеся были коричнево-полосатыми. Потом он подтянул к себе пыльную ногу и начал обламывать роговистые жёлтые ногти, щёлкая ими, как орехами. Сонливость густела. Я посмотрел на часы, — ещё 80 минут, — и зевнул. Снаружи приземлился 747-й KLM, а следом за ним — маленький 737-й «Олимпик», энергично скозливший на касании.

Я почти впал в ступор, обычный для ожидающих своего рейса, — пульс медленный, но все органы чувств готовы к новой информации, — когда динамик громкой связи пробудился и выдал краткое, неразборчивое сообщение. Мне показалось, что там упомянули меня, но я тут же отбросил эту мысль как невозможную. Разборчивым было только слово «Каир» и оно вызвало немедленный и жёсткий ответ. С паническим бормотанием египтяне схватили свои пожитки, вскочили на ноги и, тяжело переваливаясь, выстроились в шумную извивающуюся очередь. Я пялился на них: на перроне не было самолётов, а у стойки выхода — работников, но их уверенность в том, что это ничего не значит, была так лихорадочно заразительна, что спустя мгновение я тоже покорно встал в конец очереди.

Мы все стояли в ожидании, вытягивая вперёд шеи, стиснутые вместе и настойчиво глядя на пустой перрон. Потом вдруг очередь стала распадаться от начала, люди сломали строй и поспешили на свои места. Я заметил дородного и крепко сбитого греческого православного священника, который шёл вдоль очереди, быстро говоря по-арабски. Дойдя до меня, он по-английски сообщил:

— Ложная тревога. Самолёта ещё нет. Случилась путаница. Женщина кого-то искала. Всё.

Я сказал ему «спасибо». Возможно, он тоже летит в Каир? Он кивнул тяжёлой бородатой головой и сказал, что да, только

транзитом. Его конечный пункт — Санта-Катерина, древний монастырь на Синае, угнездившийся прямо под той скалистой вершиной, с которой Моисей спустился с каменными скрижалями:

— Утром в Каире я пересяду на «Фоккер Френдшип» «Эйр Синай». Там есть маленький горный аэропорт для паломников, аэродром «Гора Синай», такой, говорят, опасный, что перед посадкой пилот и паломники молятся вместе.

Я вернулся на своё место. Прекрасная дама лениво обмахивалась египетским паспортом, а её муж продолжал отрешённо крошить ногти на своих ногах. Потом прозвучало ещё одно объявление, на этот раз разборчивее: вызывали «миззда Фрэта», пассажира рейса ОА 325 в Каир. Меня просили подойти к стойке у выхода 6.

Темноволосая девушка в красном бархатном платье указала на дверь, ведущую по её словам, в зал первого класса. Не хочу ли я зайти и выпить? Через секунду я был внутри, благодарно вспомнив, что ещё в Лондоне я позвонил в офис «Олимпик» и попросил разрешения посетить кабину их А300 на каирском сегменте. Неожиданный приятный сюрприз указал, что мой запрос одобрили.

Зал был обставлен глубокими кожаными креслами, мраморный пол покрыт коврами, а на стене висела фотография покойного Аристотеля Онассиса, основателя «Олимпик», улыбавшегося из тяжёлой серебряной рамы. Двое элегантных седовласых американских бизнесменов, наверное, банкиров, пили в уголке бурбон. Рядом со мной курил огромный чернокожий мужчина, скрытый тенью. Перед ним на столе лежала пачка «Мальборо»; в массивных пальцах он нетерпеливо крутил дорогую золотую зажигалку и время от времени стряхивал пепел в латунную пепельницу в форме корабельного иллюминатора. Потом он вдруг встал и спросил меня:

— Прошу прощения, вы не в Ираклион, случайно? На, эмм, «Олимпик Эрвез»?

Я присмотрелся. Голос, раскатистый глубокий оперный бас,

казался знакомым, лицо тоже вроде бы смутно припоминалось. Если это был тот, о ком я подумал, то теперь он обесформлен наплывшим жиром, и только ясные беспокойные глаза печально глядели из пустошей торчащей плоти. На нём был дорогой кожаный плащ, блестящий, как новые ботинки, и перстень с бриллиантом размером в крупную фасолину.

— Нет, — ответил я. — В Каир.

Он буркнул, встал и вышел прочь. Два американца вдруг резко выпрямились в креслах. Один из них спросил:

— Это не Иди Амин [44](#), часом?

— Не уверен, — ответил я, выглянув в дверь и пытаясь его найти. Он уходил вдаль через зону вылета, похожий в своём плаще на мокрого бегемота.

— Вы знаете, как зовут этого человека? — спросил я темноволосую девушку.

— Нет, не записано.

Я вернулся внутрь и сказал американцам:

— Может и он.

Один из них сказал:

— Будь я проклят. Я слышал, что сукин сын был в Ливии.

— А мне казалось, что в Марокко, — продолжил его друг. — А может его саудиты приютили.

Я работал над заметками, пока девушка со стойки не посадила нас в микроавтобус. Аэробус на Каир заполнялся. Мы поспешили вверх по переднему трапу, мои попутчики повернули налево в тенистое спокойствие первого класса, а мне указали направо, в эконом-класс, где три сотни крикливых смеющихся египтян устроили праздник. Беспокойство, столь осязаемое на земле, пропало, их настроение сменилось весельем и восторгом. Они распечатали свои бутылки

из магазина беспощадной торговли и бродили по салону, провозглашая тосты. Двое курили. Пока я шёл на своё место в хвост, меня звали и хлопали по спине. Невесело было только салонному экипажу. Они рассеянно метались, требуя затушить сигареты, убрать выпивку и умоляя всех сесть. Стюардесса в шёлковой шали на плечах пожаловалась:

— Мы ещё и на сантиметр не сдвинулись, а я уже вымотана. Она проводила меня к моему креслу, посадив у аварийного выхода с надписью над дверью: OPEN ANOIKTH. Мужчина через проход протянулся ко мне и похлопал по руке со словами «Хороший мальчик!»

Двигатели запустились, все расселись, мы взлетели. Как только шасси стукнули в своих нишах, все снова вскочили. Зажигались сигареты, сверкали фотовспышки и в руках снова появились бутылки, пока мы набирали высоту по пути от Афин с ярко светящимися табло «Не курить! Пристегните ремни!». Стюард плюхнулся на откидное сиденье напротив меня и мрачно сказал:

— С этими людьми невозможно общаться. Они сумасшедшие.

— Всегда с полным салоном летаете?

— Всегда. Для нас это наказание.

Табло погасли и он хмуро ушёл готовиться к обеду.

Сосед через проход предложил мне глотнуть мятного ликёра. Объединив общие знания наших двух языков, мы набрали достаточный словарный запас, чтобы я узнал, что он работает строителем около Коринфа, а греческие женщины куда податливее египетских, пусть и куда уродливее.

Бортпроводники раздали подносы с мясной нарезкой, картофельным салатом, пирожными и листком бумаги с надписью на английском, французском, немецком и арабском: «Эти блюда не содержат свинины». Мне это бортпитание показалось совершенно не аппетитным, но мой приятель умял его со вкусом, запивая большими глотками

ликёра. Двигатели издавали странные звуки, как будто турбины постоянно перезапускали. Я подумал о мистере МакКаллоу, который этот отрезок пути прилежно описал так: «В полёте над греческими островами есть что-то удивительное. Когда-нибудь, наверное, люди будут безразличны к этому, но любому, у кого есть хоть толика воображения, мысль о полёте над колыбелью рода человеческого на скорости в сто миль в час кажется просто потрясающей».

По моим подсчётам мы быстро подлетали к Криту, где, случись сильный встречный ветер, капитаны летающих лодок подсаживались на дозаправку в заливе Мирабелло, имевшем у авиаторов дурную славу из-за предательски спокойной и чистой воды. Лётчики замечали её лишь за несколько секунд до касания, так что после нескольких опасно грубых посадок инженеров «Империял» попросили срочно придумать устройство, указывающее истинную высоту. Они предложили подвесить на законцовки крыла сетчатые корзинки с шариками для пинг-понга. В нужный момент сетки выпускались и шарики, отскакивающие от прозрачной воды, служили необходимым ориентиром. Приводнившись, самолёты подруливали к «Империи», самоходной яхте авиакомпании, стоявшей в заливе для заправки и обслуживания самолётов. Этим небольшим, отлично оснащённым и идеально ухоженным кораблём командовал капитан Фрэнсис Грант Пул, в чьи обязанности входила передача по радио метеосводок пролетающим пилотам и встреча пассажиров на борту, где те обедали. Незадолго до немецкого вторжения власти перебазировали судно в Порт-Саид, но капитан, свободно владевший критским диалектом греческого, решил остаться. После поражения британских войск он, замаскировавшись под крестьянина, искал заблудившихся солдат и вывозил из с острова прямо из-под вражьего носа. Капитан Пул спас столько жизней, что в конце войны его наградили сначала крестом, а потом и орденом «За выдающиеся заслуги», и назначили британским консулом в городке Волас, где он прожил в спокойствии до своей смерти в мае 1947 года. «Империя» же, послужив недалеко от Акабы и Джербы, был продана в 1946 году двум британским офицерам, а потом пополнила список неразгаданных маленьких морских тайн,

когда её обнаружили дрейфующей без единого человека на борту.

Сквозь рёв веселящихся пассажиров я едва расслышал голос по громкой связи, приглашавший меня в кабину. Я прошёл вперёд, постучал и вошёл в кабину. Капитан Александр Демакос оказался пухлым седобородым мужчиной с хриплым голосом морского волка.

— Вы Александр? — спросил он, пожимая мне руку. — Я тоже. С таким именем вы наполовину грек. Садитесь. Надеюсь, останетесь с нами на посадку.

Я ответил, что это было бы очень приятно. Он кивнул, прикурил сигарету «Винстон» и глубоко затянулся. Второй пилот, юный красавчик, сказал:

— Простите, мистер Александр, вы сумку оставили в салоне?

— Да.

Пилоты переглянулись.

— Кабы чего не вышло... — медленно произнёс второй пилот. — Я думаю...

— Наши сегодняшние пассажиры... — пробормотал капитан Демакос.

Я сходил в хвост и забрал сумку. Сосед это заметил и приветственно поднял бутылку. В кабине я пристёгивался, когда капитан Демакос вдруг показал вперёд:

— Каир!

Я взгляделся в темноту и увидел тусклое светящееся пятно, едва отличимое от созвездия над горизонтом. Было потрясающе тихо. Мы величественно плыли над пустыней в уютном свете приборов. Я слушал тихое шипение воздуха, обтекающего нос, и короткие реплики лётчиков, тихие, как будто они не хотели развеять волшебство.

Под нами промчался, мигая навигационным огнём, 747-й, и ускользнул на запад праздничным бульваром. В эфире раздражённый египетский диспетчер приказал растягивающему слова индийцу выдерживать направление и снизиться до 8 000 футов. Я спросил капитана Демакоса, каково каирское управление воздушным движением. Он пожал плечами:

— Не выдающееся. Иногда у них ломается передатчик и мы ничего не слышим, никаких указаний. Приходится кружить над городом, высматривая другие борта, пока диспетчеры не вернутся на связь. И доложу вам, Александр, это не шутка.

Город приближался, как раскидистый светящийся ковёр, вскоре заполнивший всё лобовое стекло. Казалось, что мы зависли над ним и еле двигаемся, когда второй пилот указал на полосу вдаль и линию огней высокой интенсивности, протянувшихся через пригороды. Огни подсказали, что мы на верном курсе. Второй пилот приготовился выполнять заход и посадку. Он сидел, удобно вытянув правую ногу на выступе, но теперь, когда мы шли по линии огней подхода, электромотором подвинул своё кресло вперёд и приготовился взять управление.

Каир однако поставил нас в зону ожидания. Нервный голос спросил:

— Олимпик три два пять, вы уходите или прибываете?

Капитан Демакос вздохнул:

— Прибываем, Каир.

— Вы номер два, — ответил Каир. — В схеме захода номер два, три два пять.

— Номер два, Каир.

Второй пилот, сидя прямо, слегка пошевелил штурвальную колонну, принаравливаясь к ней, пока его коллеги нажимали кнопки и глушили писк сигнализаций. Капитан Демакос выпустил закрылки и, подвинув вниз кончиком пальца крохотный рычажок, массивные шасси с гидравлическим

приводом.

Мы неспешно просвистели навстречу красным торцевым огням под довольное бормотание двигателей за спиной. Но потом «Эйрбас» ударился о египетскую землю с такой силой, что, казалось, стойки просто сломались. Позади, в кухне первого класса, посуда зазвенела, как упавший ящик молочных бутылок. Второй пилот тихо выругался. Капитан Демакос с каменным лицом промолчал. Бортинженер включил реверс, а второй пилот, бледный и нервный, обжал пневматические дисковые тормоза. По сторонам крыла поднялись парусами гасители подъёмной силы. Мы быстро замедлялись.

— Олимпик три два пять, налево, — сказал Каир.

— Налево? — спросил капитан Демакос, схватившись за штурвал и крутя головой, как сбитый с толку водитель. — Куда налево?!

Второй пилот достал каирскую схему руления:

— Вот тут налево.

Мы проехали по линии синих огней мимо стоянки с тёмными и закрытыми на ночь 747-м «Иджипт Эйр» и «Эйрбасом» «Люфт-ганзы», затем остановились и выключили двигатели. В кабине ощущался стыд. Второй пилот повернулся ко мне лицом, молодым и красивым, но угрюмым от позора.

— Там приземная дымка. Каир меня не предупредил. Дымка сбила меня с толку. Она, э-э-э, застала меня врасплох.

Он посмотрел на капитана Демакоса в поисках поддержки, но тот промолчал. Вместо этого он взял контрольную карту и прочистил горло. Вместе с бортинженером они читали процедуру «после выключения». Второй пилот, которого мне было искренне жаль, присоединился к речитативу, как простуженный хорист.

Я тихо попрощался и выскользнул прочь. Вымотанные бортпроводники развалились в креслах первого класса. Один

из них посоветовал мне бежать бегом, как только автобус остановится у терминала:

— Если вы не будете в начале очереди на паспортный контроль, то проторчите тут всю ночь.

Я послушался совета, но на выходе из автобуса меня обогнали два седовласых американских банкира из афинского премиум-зала «Олимпик». Я заметил, как они ненадолго остановились у клетки с вывеской «Банк Миср», пихнули в окошко доллары, вытащили из него пригоршню египетских фунтов, полученных взамен, и в темпе спринтеров рванули на паспортный контроль. Со штампами в паспортах они прошли таможеню и растворились в пустынной ночи ещё до того, как я добрался до барьера. Пограничник сказал мне пойти и обменять деньги.

— Тогда я вас ввущу, — пообещал он.

Я отнёс свои дорожные чеки трём юнцам в банке «Миср» и сказал, что хочу обменять 100 долларов. Они пахли фиалками и сказали, что этого мало. Закон требовал от меня обменять как минимум 150 долларов 10 центов, несмотря на то, что я приехал всего на сутки. И что мне делать с таким количеством местной валюты?

Первый юноша сказал:

— Да я столько до утра потрачу.

— Легко! — смеясь, подтвердили его компаньоны.

Я обменял 150 долларов. Пограничник улыбнулся и сказал: «Добро пожаловать!», впуская меня в Египет. Я сел в уработавшееся и проржавевшее такси «Мерседес», но не успела машина тронуться, как полицейский с автоматом Калашникова рывком открыл дверь водителя и устроил ему допрос высоким грозным голосом. Потом он обошёл машину и сунул голову в моё окно:

— Куда вы едете?

— «Шепердс».

Полицейский протянул мне потрёпанную тетрадку:

— Пожалуйста, напишите имя, номер паспорта и пункт назначения. Это для вашей безопасности. Если вы туда не доедете, мы начнём с этого человека.

На выезде со стоянки такси стоял ещё один пост с вооружённым полицейским, который, когда мы притормозили, сладчайше улыбнулся и протянул таксисту немного семян кардамона. Пока мы с лязгом ехали, он их щёлкал, наполнив салон запахом лакрицы. Ехали мы быстро и добрались до главного вокзала за полчаса, а потом, оставив по левую руку могилы халифов, в считанные минуты прибыли к «Шепердс» на набережной Корниш-эль-Нил. Перед отелем бригада уставших потных мужиков копала дорогу. Я спросил водителя:

— Сколько?

— Решайте сами.

— Четыре фунта?

Он слегка сочувственно покачал головой.

— Пять?

Он вздохнул и снова покачал головой:

— Решайте сами.

Я решил, что пусть будет семь. Он медленно уехал, пробитый глушитель машины рычал, как трактор. Я же, пробравшись по разбитому тротуару, вошёл в тускло освещённое фойе. Меня встретил дородный консьерж в фуражке, выглядевший машинистом паровоза. Двое надменных мужчин в великолепных халатах цвета павлиньей синевы проводили меня на скрипучем лифте в номер. Они раздвинули шторы и подозвали меня посмотреть на Нил. Под окном стояли три фелуки. Ряд разноцветных фонарей на дальнем берегу поблёскивал отражением в тёмной воде, поверхность которой была испещрена бесчисленными водоворотиками и, то там

то тут, пробита плавником — мусором длиннейшей в мире реки, принесённым, наверное, из самой Нубии.

Я спустился вниз выпить. Когда я закрывал дверь, с неё упал тяжёлый латунный номерок. Я отдал его администратору, ничуть не удивлённому. «Ах, да», — сказал он. Пройдя мимо сувенирной лавки с вывеской «Большой магазин», я попал в бар, где ещё один человек в синем халате подал мне бутылку пива «Стелла Экспорт» и тарелку пухлого розового арахиса, покрытого огромными кристаллами соли, сверкавшими под светом ламп. За соседним столиком зевали два голландца. За ними, за чем-то типа трельяжной сетки, симпатичная девица пела Fever [45](#) аудитории из нескольких десятков хорошо одетых молодых египтян.

Это был не настоящий «Шепердс», что чувствовалось. Хотя правительство (оно же и собственник) присвоило этой гостинице статус «люкс пять звёзд», это было мрачноватое и унылое место, полное столь всепроникающей грусти, что она, казалось, сочилась из кладки стен. Исторический отель, когда-то бывший дворцом Альфи-бея в Садах Эзбекия, сожгла 26 января 1952 года толпа, протестовавшая против коррумпированного режима Фарука. В тот день бунтовщики подожгли значительную часть европейской застройки Каира, начав после завтрака, методично пройдя через центр и достигнув «Шепердс» в послеобеденную сиесту. Дюжина мужчин ворвалась через главный вход на знаменитую террасу; они соорудили костёр из плетёной мебели, облили кучу бензином и кинули спичку. Старое здание, иссохшее за десятилетия под жарким египетским солнцем, вспыхнуло, как нефтяная скважина. Фарук в этот момент давал банкет во дворце Абдин. Он посмотрел на пламя с балкона, а потом неспешно вернулся внутрь съесть пудинг и ничего не сделал, чтобы остановить анархию. Не больше него сделал и премьер-министр, бывший у своего маникюрщика. Шесть месяцев спустя Фарук отрёкся и власть в стране взял Гамаль Абдель Насер [46](#).

Для египтян пожар «Шепердс» был символичен. Отель долгое время был центром блестящей британской светской жизни Каира и олицетворял всё самое ненавистное в высокомерных

англосаксах, которые фактически правили страной и грабили её с 1882 года. Но для пассажиров «Имперских авиалиний» это была просто ещё одна занятая ночёвка. В августе 1934 года пассажирка «Империял» миссис Джой Пэкер ⁴⁷ на борту самолёта «Мыс Аргус» описала своё посещение «Шепердс»: «Мудрые сразу отправились отдохнуть на несколько часов, потому что на аэродроме предстояло быть в 2 часа ночи. Но я мудрой не была, наслаждалась жизнью в кабаре “Кит-Кат” и видела, как тёмные гладколицые египтяне покатываются со смеху от буффонады французского клоуна. Потом я танцевала. Профессиональные партнёры были платиновыми блондинами и пили синтетическое шампанское».

Помня о своём раннем вылете, я пожелал спокойной ночи бармену, что-то шептавшему на ухо толстому клиенту с подведёнными глазами и нарумяненными щеками, и на скрипучем лифте поднялся к себе в номер. Посмотрев на Нил и отметив, что его аромат состоял из автомобильных выхлопов, застоявшегося воздуха и дыхания 12 не то 15 миллионов каирцев (никто не знает точной численности населения), я лёг спать. Позже меня разбудили звуки стрельбы под дверью номера. Я её распахнул и едва не получил по лбу молотком. Человек в синем халате прибывал на место табличку с номером. Он улыбнулся мне:

— Здрасьте, мистер! Очень извиняюсь за беспокойство.

Он стукнул ещё три раза, как церемониймейстер в Палате Общин, и медленно ушёл. С реки доносилось кваканье гигантских лягушек.

II

«Имперские авиалинии» летели из Афин прямо в Александрию. В расписаниях нынешних авиакомпаний такого маршрута нет, ими можно попасть в Александрию только из Каира, так что в шесть утра я присоединился к дюжине пассажиров, сонно собравшихся в пристройке к главному конкурсу аэропорта. Была пятница, мусульманский выходной, так что это были в основном иностранцы. Маленький птицеподобный мужчина

воскликнул «Алекс!» и направил нас к стойке, где пара охранников-юмористов покопались в наших сумках, как шумные дети в лотерейном барабане. Потом нас провели к маленькому «Фоккеру Френдшип» с надписью Air Sinai на фюзеляже. Я вспомнил о священнике, который собирался лететь этим же утром в свой пустынный монастырь и спросил маленького служащего, полетит ли «фоккер» сегодня в Санта-Катарину по возвращении из Александрии. Он ответил: «Если будет на то божья воля». Мы поспешили подняться на борт голландской «Дружбы», потому что пилот очень хотел запустить два турбовинтовых двигателя «Роллс-Ройс Дарт», издававших нарастающий высокий вой. Мы проехали мимо «Дакоты» 48 компании «Авиаалинии “Пирамида”» на стоянке, а потом по рулѐжке с песчаными наносами по краям. Первые самолѐты «Империял» садились на старом аэродроме в Гелиополисе — британской авиабазе, с которой пилоты Королевских ВВС с 1921 года вылетали на легендарный Пустынный почтовый маршрут до Багдада. Сейчас это престижный и полный садов пригород по дороге в Каир; говорят, там останавливалось на отдых Святое Семейство, когда бежало в Египет 49. Нынешний аэропорт, построенный правительством США во время Второй Мировой войны под названием «Пэйн Филд» (Payne Field) передали Египту в 1946 году и назвали (ненадолго) Аэропортом Фарука. С тех пор его сильно модернизировали и расширили, сейчас он занимает 3 000 акров волнистого пустынного ландшафта. По пути к ВПП 23 Лево́й мы проезжали дюны достаточно высокие, чтобы заслонить обзор с высокой, похожей на минарет, диспетчерской вышки.

После взлѐта молодой стюард, делавший безупречные объявления на трёх языках, подал едва тёплый апельсиновый сок с мякотью в пластиковых стаканчиках. Мы набирали высоту над зелёными полями, напоминающими мне о Шропшире. Эту землю сделал плодородной Нил, тускло поблёскивающий под нами. Рассветное солнце заполнило небо удивительно чистым, лимонного оттенка, светом. Через проход от меня стюард сидел и смотрел в окно, напевая глубоким тихим голосом.

Река начала извиваться и петлять, разбиваясь на рукава, как

растрёпанный канат, и потом снова сходясь. Лодки плыли по воде, как листья. На излучинах — песчаные отмели, бледно-серые и гладкие, как мыльный камень. Вдоль всего русла прорыты каналы и канавы для орошения пшеницы, хлопка и овощей, процветающих в богатой илом почве дельты. Пальцы теней указывали на лесополосы — ряды деревьев, посаженных, чтобы держать в узде песок. На западном берегу внезапно начинается пустыня, простираясь до самой границы Ливии и стеклянно-голубого горизонта. Там и сям среди диких камней мелькают яркие зелёные квадратики капусты, сорго и салата-латука, похожие на травяные теннисные корты. Иногда в пустыне попадаются таинственные пятна с волнистыми краями, сверкающие, как внутренность устричной раковины.

За десять минут до посадки мы увидели зажиточные посёлки из бледного глинобитного кирпича и мне вспомнился дневник Сэмюэля Хора, пролетавшего здесь «сперва над бурой пустыней с тёмными делянками, на которых племена магометан выращивают орошаемый дождём ячмень для британских пивоварен, а потом размеренно приближаясь к великому городу Александрии, что полумесяцем раскинулся между морем и цепью озёр... Аэродром в Абукире напоминал Эпсом-Даунс в день дерби. Ряды автомобилей, толпы зрителей, среди которых были мои сестра и племянник, и общий дух возбуждения и любопытства».

Наше собственное прибытие ознаменовалось только краткими проблесками с огородов под нами. Стюард хмыкнул:

— Там в полях на нас пускают зеркалами солнечные зайчики. Маленькие мальчики хулиганят, хотят ослепить нашего пилота, мистера Ибрагима.

Мистер Ибрагим, ничуть не ослеплённый, идеально сел в аэропорту Эль-Нужа, сонном поле в кольце деревьев. Не считая сезонного всплеска паломников в Джедду, эта площадка обслуживает только два рейса в день, утренний и вечерний «Френдшип» из Каира. После высадки мы прошли сквозь маленький куполообразный терминал из красноватого камня с растущим под окнами тростником. Микроавтобус с кружевными занавесками провёз нас через великолепные

тенистые пригороды в город — неуклюжую перспективу узких улиц и грязноватых доходных домов, ничуть не напоминавших о волшебном декадансе, описанном Лоуренсом Даррелом 50 в «Александрийском квартете», незабываемом чествовании города и его обитателей.

Микроавтобус остановился у офиса «Иджипт Эйр» на площади Саада Загуля, пустого по случаю выходного дня. Пол конторы мыли пластиковыми швабрами две тихо покряхтывающие старухи. Я попросил водителя микроавтобуса подсказать мне дорогу к отелю «Сесил». Он указал рукой через пустынную площадь и сказал, перекивая древний гремящий двухэтажный трамвай, что гостиница на западной её стороне, рядом с вокзалом. Остановившись в открытом с утра пораньше кафе, я взял чашку крепкого кофе по-турецки и свежееиспечённый круассан, глазированный, к моему удивлению, тёмным шоколадом. За кассой стояла улыбающаяся зеленоглазая девушка, вложившая мне на прощанье в руку парочку розовых засахаренных миндалин.

Я прошёл мимо вокзала Рамлех, описанного Дарреллом так: «Жёлтые лужи фосфорического света, коридоры темноты, как бреши в унылых кирпичных фасадах станционных построек. Полицейские в пятнах тьмы» 51, — и через пару мгновений оказался у «Сесила». Вход был неприметным, возле пункта обмена валют и едва ли более выдающимся на вид, а фойе — спартанским, со скучной и видавшей виды мебелью; она странно контрастировала с цветистым, в стиле ар-нуво, интерьером, оставшимся от забытых архитекторов: подвешенные на цепях тяжёлые лампы в форме цветков лотоса и фризы с золочёными нимфами, опоясывающие верх стен и колонн. Ещё в фойе висело несколько откровенно плохих масляных картин XIX века. В одной из них, шотландском горном пейзаже, была дыра размером с кулак.

Четверо долговязых нубийцев в джинсах и клетчатых рубашках сидели и, тихо беседуя сквозь угрюмые улыбки, пили пиво, размахивая руками, как мухобойками. Я нашёл кресло поблизости и заказал кофе у неприветливой молодой женщины в строгой голубой униформе, похожей на ту грубую

послевоенную, что носили бортпроводницы 1950-х. За кофе я достал томик Даррелла и нашёл пассаж с описанием прекрасной измученной Жюстин: «[Я помню её <...>] в вестибюле отеля «Сесил», между пыльных пальм, одетую в узкое платье, словно сшитое из серебряных капель, — свои великолепные меха она закинула за спину, как крестьянин куртку, — её длинный указательный палец продет в петлю. Нессим остановился в дверях залы, затопленной музыкой и светом. Он её потерял. Под пальмами в глубокой нише сидят два старика и играют в шахматы».

Пыльные пальмы исчезли, а там, где был бальный зал, сейчас закрытая дверь, ведущая в «Диско Ла Ротонд», с плакатом, изображающим толстую исполнительницу танца живота с густо нарумяненными щеками и грудями с испанские дыньки. Я закрыл глаза и попытался представить здесь их всех: Жюстин, Нессима, Помбалья, Персуордена, Мелиссу, Клеа, Бальтазара и, конечно, старого Скоби, весёлого беззубого бимбаши [52](#) из полиции нравов, жившего в полной тараканов комнате на задворках Татвиг-стрит... Но они бесследно исчезли, не оставив даже тени призрака. Революция Насера смела всё, изгнав британцев, короля, тлетворное западное влияние и всё старое, плохое и чуждое. Впервые с завоевания персами в 525 году до н. э. Египет стал принадлежать сам себе и мне было интересно, сможет ли мне кто-нибудь рассказать, где садились летающие лодки.

Администратор на стойке регистрации знал. Маленький ясноглазый мужчина в утреннем костюме, он посмотрел на меня с неожиданным интересом.

— Я вам покажу, — сказал он, выйдя из-за конторки и проведя мимо «Диско Ла Ротонд» к бару Монти (до Эль-Аламейна на такси рукой подать). Открыв тяжёлые металлические ворота, он впустил меня в большую, плохо освещённую комнату, пахнущую прокисшим пивом, и указал в окно:

— Вон там швартовались самолёты. Около яхт-клуба. Они взлетали и приводнялись в Восточной гавани, прямо перед нами, под защитой пирса. Прибывшие пассажиры садились на автобус и приезжали в «Сесил». После чая они шли

на вокзал, на дневной поезд до Каира. Ночевали в «Шепердс», а потом вылетали следующим утром на другом самолёте в Багдад. А здесь проводили ночи пассажиры, прибывавшие каирским поездом и потом вылетающие в Италию.

Я посмотрел на Восточную гавань, чью ясную воду чуть волновал прохладный весенний ветер. Город был цвета печени, залив окаймлял раскинувшийся по его берегам фриз минаретов, башен и многоквартирных домов. За яхт-клубом стоял дворец Рас-эль-Тин, где 26 июля 1952 года король Фарук подписал трясущейся рукой отречение. Своё собственное имя по-арабски он написал с ошибкой, поскольку даже не озаботился изучением языка, а потом погрузился на свою яхту «Махрусс» с 200 местами багажа и в шесть часов вечера отчалил в изгнание в Италию, где и умер, оставив крупнейшие в мире коллекции часов и порнографии.

Когда мы вернулись в фойе, администратор сказал:

— Позже, наверное, придёт мистер Нагиб, он любит заглядывать в «Сесил» пропустить стаканчик-другой. Он уже стар, но знался с англичанами и помнит те дни. Он вам всякого расскажет.

Взглянув на часы он извинился:

— Я должен вернуться к своим обязанностям. Но если вы хотите взглянуть на наши номера, я пошлю работника.

Работник, в мешковатых штанах цвета хаки и рубаше, выглядел как призывник. Мы поднялись из вестибюля на древнем решётчатом лифте вычурнойковки с блестящей латунной панелью, так истёртой годами яростной полировки, что номера этажей были едва различимы. В коридорах второго этажа были расписные потолки в стиле пароходов «Кунард», но комнаты обставлены просто. Коридорный показал мне несколько, открывая нараспашку двери ключами из большой связки. За одной из них крепкая светлоскожая пара занималась на кровати любовью в миссионерской позе, пыхтя, как борцы. Прислужник невозмутимо захлопнул дверь, но не раньше, чем я заметил, что мужчина был с татуировками в виде кричащих

орлов на руках и в белых носках.

Пассажирам «Имперских авиалиний» были привычны слуги, внезапно распахивающие двери. Сэр Монтегю де Помрой Уэбб, командор Орденов Британской и Индийской империй 53, писал в «Карачи Дейли Газетт»: «звонок телефона возле кровати разбудил меня в 3:30 ночи. Стук в дверь в 3:40 удостоверил, что я не заснул снова. Цирюльник явился побрить меня в 3:50 (в это время я принимал тёплую ванну в прилегающей мраморной ванной комнате); а в 4 утра появился поднос с чашкой горячего кофе, маленьким тостом, маслом, яйцом-пашот и ломтиком ветчины. Мой багаж унесли в 4:15, а спустя несколько минут я (и все остальные) были доставлены автомобилем в гавань летающих лодок, где таможенники проверили наши паспорта и спросили: “Есть ли золото в вашем багаже?”».

Я вышел прогуляться по набережной. Сиявшая у Даррелла набережная Корниш рассыпалась и стала захудалой, каменные парапеты в выбоинах, неподметённые тротуары засыпаны песком. Революция добралась и до старых имён: Корниш стала проспектом Армии и проспектом 26 Июля. Двое толстых молодых парней поравнялись со мной и, весело хлопая себя по ляжкам, потешались над моим произношением, решив научить меня арабскому: мишмиш — абрикос, мууз — банан, лимуун — лимон, разз — рис, шай — чай, альб — сердце, сама — небо и букра филь мишмиш — «завтра, когда расцветут абрикосы»: ваш ответ кредитору, желающему знать, когда он получит назад свои деньги.

В ресторане «Сесила», где я пообедал, были накрахмаленные скатерти, тяжёлые серебряные приборы и застывшая, дремотная атмосфера Истборна 54 в несезон. Занят был только один столик. Старик в чёрном галстуке и обеденном костюме принёс мне карточку меню, гласившую:

Спагеттии Наполитэн

Турнедо Гавайския

Картопль Варенэ

— Есть ли у вас египетская еда? — поинтересовался я, думая о жареном голубе или, может быть, блюде кюфты из ягнёнка.

Он, извиняясь, качнул головой:

— Сегодня, сэр, только спагетти и стэк. Но я принесу и салат, очень слатки, очень хороши 55.

Салат был невероятно великолепен: огромные сочные помидоры из Дельты, нарезанные ломтиками и поданные с оливковым маслом, мятой и чёрным перцем. За ним старый официант принёс блюдо свежего инжира. Я отметил, что в отеле тишина.

— Ночью жизнь больше, — заверил он меня, сосредоточенно нахмурившись, насыпая ложкой сахар в мой кофе. — В диско первоклассный танцовщица животом, милашка, очень популярна у туристов и египетских господинов и дам.

Он ушёл обслужить другого своего клиента, а я вспомнил заметки корреспондентки «Вог», путешествовавшей на гидросамолёте в 1937 году и приводнившейся (после чаепития в воздухе) в Александрии: «Египет с его шумом и фесками накинется на вас, но пассажиры “Империял” избавлены от попрошаек. Это ночная стоянка и вы можете, если угодно, провести время в увеселительных кабаре, где между пикантными номерами можно потанцевать под зажигательную музыку “свинг”». Затем она дала практический совет: «На следующий день наденьте лёгкое хлопковое платье и двухслойную шляпу — можно небольшую и не выглядящую колониально, но это важнейший элемент вашего гардероба; если нижняя сторона оливково-зелёная, это благотворно для глаз».

Александрия Даррелла была как раз таким городом, какой распутный, развратный, порочный Фарук, всегда проводивший лето во дворце Рас-эль-Тин, мог бы создать по своему подобию. Столь многие из пассажиров-мужчин «Империял» посещали откровенно злачные места, что компании пришлось изменить маршрут утреннего автобуса и устроить остановку в квартале красных фонарей. Ещё компания выпустила купоны на 2

шиллинга 6 пенсов и на 5 шиллингов, которые можно было обменять на местную валюту в любом её порту.

Но в Александрии их часто использовали для оплаты услуг известного свойства, так что сотрудники офиса «Империял» со временем привыкли к визитам держательницы популярного публичного дома с пачками купонов, которые она хотела обменять на пиастры.

Мистер Нагиб появился в «Сесиле» вскоре после 4 часов дня — бодрый бочкообразный старик с гарденией в петлице и маленьким рубином в галстук. Он принял коньяку и рассказал, что когда-то жил в Финчли, где у его дяди был галантерейный магазин, и, конечно же, отменно помнил летающие лодки.

— Несколько раз я на них путешествовал сам. Они очень шумели и нередко их сильно трясло, а пассажиры были, откровенно говоря, большие снобы. Для них я был, конечно, просто египтяшкой, чуркой, и даже стюарды смотрели на меня свысока. Но перелёт всё равно был удивительным событием, хотя всего за месяц до моего первого путешествия случилось нечто, заставившее меня его отложить и сдать билет. Это был вечер 31 декабря 1935 года, когда город, как вы догадываетесь, был в праздничном настроении, все готовились встречать Новый Год. Я с несколькими друзьями, и мы все были хорошо навеселе, пошёл в лётную гавань, чтобы встретить самолёт из Бриндизи; тогда это было популярным занятием. Около девяти часов мы увидели в небе огни, — это была одна из старых «Калькутт» 56, подходившая с севера. В гавани зажгли освещение подхода, чтобы указать путь на посадку, огни были всё ближе и мы гадали, кто может быть на борту, — если там есть симпатичная девушка, то мы бы её пригласили на нашу вечеринку, — как внезапно огни стали быстро падать. А потом исчезли. Какое-то время все были в большом замешательстве. У моторки «Империял» не было радио и она была слишком мала, чтобы выйти из гавани. Наконец удалось связаться с британским эсминцем и отправить его к месту происшествия. Нашли только одного выжившего — пилота. Он рассказал, что в зоне видимости сигнальных огней у него закончилось топливо. Двигатели встали и самолёт упал,

ударившись о воду с такой силой, что развалился. Все остальные утонули. На следующий день рано утром доставили тела. Многие плакали. Это был самый печальный Новый Год в моей жизни.

В микроавтобусе с кружевными занавесками по пути обратно в аэропорт Эль-Нужа я размышлял о невероятном развитии событий спустя три года после трагедии, когда Александрия стала узлом Почтового проекта «Империял». Его задумал С. А. Дизмор, корпоративный секретарь «Имперских авиалиний», а правительство и Палата Общин одобрили 20 декабря 1934 года, и в глазах историков филателии он почти так же важен, как пенни-почта [57](#). Суть его была в том, что письмо, отправленное в любую точку Британской империи, могло быть доставлено по воздуху без доплат. Марки, наклеенной на конверт из Рикмансуорта в Сайденхэм, хватило бы, при желании, на оплату доставки письма в Сингапур или Сидней. Контракт на 750 000 фунтов в год достался «Империял». Оценив ежегодный оборот почты в 2 000 тонн, компания без испытаний и прямо «с листа», не глядя, заказала у «Шорт» 28 гигантских летающих лодок.

Были созданы два перевалочных пункта: первый в новом лондонском Аэровокзале с прямым выходом на 17-ю платформу вокзала Виктории, а второй — в Александрии, на пересечении австралийских и африканских маршрутов. Проект достиг апогея в декабре 1938 года, когда рождественской почты отправили столько, что «Эмпайры» грузоподъёмностью в три тонны не справлялись. Пришлось принять экстренные меры и арендовать все возможные самолёты. В оборот брали любой рыван, лишь бы тот долетел через море до Александрии с несколькими мешками почты. В те безумные недели небо между Англией и Египтом было забито армадой вольнонаёмных пилотов-лихачей, внезапно получивших право поднять после приземления вымпел Королевской Авиапочты, утверждённый лично Георгом V — на тёмно-синем поле жёлтая корона поверх почтового рожка.

В маленьком куполообразном терминале в тростниках шумела толпа. Вереница людей, одетых в лучшую выходную одежду,

ходила волнами и растекалась по круглому полу, болтая, шутя и держась за руки, а их дети играли в прятки среди высоких охряных колонн. У входа в маленькой лавочке продавались кофе, лимонады «Севен-Ап» и «Спатис», сладости и тёмные очки. Парочка местных котов следила за воробьём, залетевшим в открытое окно и теперь планирующим между элегантных галерей антресолей. В тени стояли четверо солдат, сжав свои чёрные «калашниковы» и тоже наблюдая за воробьём. Посадочный талон мне выдал молодой сотрудник «Иджипт Эйр» с деликатными чертами лица учёного. Он сидел и дышал себе на руки, укутавшись в куртку от вечерней прохлады и нетуго обмотав вокруг шеи шерстяной шарф.

Сотрудник службы безопасности, тоже в куртке и шарфе, позвал нас в накопитель, хотя, не считая одинокого вертолёта «Пума», стоявшего поодаль за тростниками, перрон был пуст. Небо окрасилось в бархатно-сливовый сумеречный цвет; скопления перистых облаков в форме снопов пшеницы напоздали с запада, светясь изнутри рыжеватым светом. У двери случилось небольшое шевеление, в неё вошёл некто, похожий на сумоиста, сидящего на пиво-жировой диете. Слоноподобные плечи громоздились над торсом размером с морозильную камеру. Необъятный живот, нависавший над ремнём под рубашкой, был похож на мешок камней, а ягодицы в профиль напоминали круглые аквариумы, в каких живут одинокие золотые рыбки. Ниже были брюки в шотландскую клетку, а на крошечных ступнях — ботинки буйволиной кожи, заскрипевшие во внезапно наступившей тишине. Голова его тоже была маленькой, а смирные карие глаза всё ещё хранили страх увиденной революции, напоминавшей переворот Хомейни и уничтожившей всё остальное, что было в этом человеке.

Он подошёл к стойке службы безопасности и предъявил для досмотра два массивных свёртка в коричневой бумаге. Каждый был перевязан таким количеством бечёвки, будто это делали на ткацком станке.

Сотрудник потребовал их вскрыть.

Мужчина тонким голосом, не переводя дыхания, умолял этого

не делать, но приказ был резко объявлен снова. Со стоном пассажир подчинился, стянув в сторону бечёвку и развернув бумагу, с жалким ощущением, что стал центром всеобщего внимания всей зоны вылета. В первом свёртке был отрез броской ткани в цветочек, скорее всего покрывало, а во втором несколько дюжин пластиковых орхидей и маленький носорожий рог. Охранник взял рог и принялся его рассматривать. Он позвал представителя «Иджипт Эйр», который сперва улыбался, а потом посерьёзnel, когда его коллега указал на возможность нападения с этим предметом в качестве оружия. Можно ли его использовать для запугивания пилота или захвата самолёта? Они посоветовались, взвесив предмет в руках и пробежав пальцами по отполированному концу, но потом пожали плечами и вернули вещь владельцу.

Тот тщательно перепакował свёртки и присоединился к нам. Лоб его был покрыт капельками пота, а взгляд направлен вниз, помогая сохранить достоинство после новейшего унижения. Средних лет немец, чью ручную кладь составлял, похоже, только томик Шиллера в мягком переплёте, подмигнул ему. «О-ля-ля», — сказал он, намекая, что знает, для чего отлично подойдёт посыпанный тальком рог. Через несколько мгновений приземлился «Френдшип», с тонким воем подкатился сквозь сумерки и остановился, чтобы взять нас на борт. Толстяк, двигаясь удивительно проворно, оказался там первым; самолёт просел, когда он протащил свою тушу в дверь. Бортпроводник попросил остальных подождать, пока решалась проблема размещения гигантского пассажира: аккуратно садясь в кресло, тот был остановлен подлокотниками, задержавшими его огромный клетчатый зад дюймах в шести от сиденья. С поднятым центральным подлокотником египтянин с громким вздохом наконец уселся, заняв две трети двух кресел. Воробьиного вида миниатюрный итальянец в тонированных очках был назначен его соседом и занял своё место без возражений. Вытягивая и дёргая привязные ремни, бортпроводник умудрился пристегнуть обоих. Тяжело дыша, он, руки в боки, оценил результат своей работы. Сказав «окей», он махнул нам, чтобы мы заняли свои места.

Огни Александрии едва промелькнули, когда мы набирали

высоту над городом. Его окружало такое яркое море, что набережная Корниш казалась затопленной странным приливом со всеми своими горящими фонарями. Мы накренились и повернули на юг; поднявшееся крыло ненадолго скрыло дымчатый полумесяц. Стюард раздал картонные пакетики яблочного сока с приклеенной сбоку пластиковой соломинкой, которую нужно было отцепить и, пробив тонкую фольгу, вставить в отверстие сверху. Ожиревшего египтянина эта задача, похоже, поставила в тупик: зажав соломинку своими сосископодобными пальцами, он никак не мог попасть точно в цель. Его маленький итальянский сосед забрал у него пакетик, а потом вернул, одним точным движением воткнув соломинку. Египтянин, краснея от признательности, поблагодарил его.

Наша траектория тем вечером была простой параболой: медленный набор 7 000 футов и неторопливое снижение обратно в Каир. Я сидел рядом с немцем, который задался вопросом, не родня ли наш попутчик королю Фаруку:

— Фарук воплощал собой гротеск и любой его сын наверняка выглядел бы именно так. Тем, что Фарук съедал за один присест, можно было неделю кормить семью крестьян. Он ужрался, упился и утрачался до смерти, живя исключительно органами чувств. Вчера в Александрии один человек рассказал мне, что прямо перед тем, как его вышвырнули, он купил себе летающую лодку «Каталина». Вы понимаете, о чём я?

— Так же известна как Пи-Би-Вай, — ответил я. — Убирающиеся поплавки на законцовках крыла и большие плексигласовые блистеры на фюзеляже.

— Именно. Так вот, если верить тому человеку, Фарук отправил свою «Каталину» в Англию на переоборудование по личной спецификации. Он хотел превратить этот самолёт в фантастическую яхту, только ещё и летающую, это должен был быть абсолют роскоши. Знаете, чем он потребовал покрыть стены?

— Нет.

— МЕХОМ!..

Я рассмеялся.

— ...белого медведя, — резко добавил немец. —

Предполагалось, что охотники отправятся на север и настреляют там медведей для Фарукова аэроплана. Если бы они выполнили задачу, белые медведи стали бы вымирающим видом.

Нахмурясь, он вернулся к «Стихотворениям» Шиллера, а я посмотрел в окно, отметив, что мы летим вдоль почти непрерывной световой линии. Утром я видел поля, но почти никаких признаков населения; теперь же стало очевидно, что земля внизу, орошаемая Нилом, полнится жизнью, фермами и деревнями, давая нашему пилоту мерцающий световой курсоуказатель, ведущий его прямо в столицу. Пассажиры «Империял», следуя тем же междугородним маршрутом, но по железной дороге, находили его несколько расслабляющим. Майор Карнеги сообщает: «Поезд сам по себе был неплох, но какая же плоская эта страна — ни холмика, только одна дельта Нила. Миля за милей плотного земледелия с рассеянными колоритными глиняными деревеньками — весьма умиротворяющий вид». Он проявил интерес скотовода к живности, отметив, что «коровы немного похожи на джерсийских, весьма длинноногие и высокие в холке».

Изучая заметки путешественников, я заметил, что сэр Сэмюэль Хор пропустил Каир, предпочтя полететь из Александрии прямо в Газу, снабжённый «письмами из Лондонской школы восточных языков, написанных на языках племён, над которыми нам предстояло пролететь. Перевод этого любопытного документа — наверное, одного из самых занятных среди тех, что когда-либо были выпущены Уайтхоллом [58](#), я приведу в приложении». Вот что гласила эта бумага:

Податель сего письма — подполковник, Высокочтимый Сэр СЭМЮЭЛЬ ДЖОН ГУРНИ ХОР, баронет, кавалер Презнатного Ордена Св. Михаила и Св. Георга, член Парламента, Главный государственный секретарь и один из важнейших министров

Его Досточтимейшего Величества Георга Пятого, Милостию Божией короля Соединённого Королевства Великобритании и Ирландии, и британских Заморских владений, Императора Индии.

Со своей супругой и прислугой Высокочтимый Сэр следует по воздуху со срочным и важным поручением британского правительства. Безопасность этого благородного господина и его спутников — предмет особого внимания английского короля, каковой щедро вознаградит тех, кто посодействует путешественникам в их делах.

Скреплено Печатью

Совета по делам авиации и ВВС

в присутствии

СЭРА УОЛТЕРА ФРЕДЕРИКА

НИКОЛСОНА, Рыц. Вел. Брит.,

Секретаря Совета по делам авиации и ВВС

Мы снижались к Каиру. После бурного, с болтанкой, подхода самолёт просвистел над хижинами у ограждения аэропорта, и, всё ещё кренясь и рыская в считанных футах над землёй, тряско сел на правое шасси с двойными колёсами в покрышках «Данлоп», левое со стуком приземлилось спустя некоторое время. Мы вышли из самолёта и сели в автобус. Капитан, молодой красавчик с внешностью кинозвезды, в ослабленном галстуке и с жёлтыми волосами, зачёсанными на загривок, вошёл последним и, яростно улыбаясь, отдавал водителю команды, которым тот совершенно не подчинялся. Мы остановились в темноте у маленького терминала внутренних рейсов, из которого вылетали утром и, взяв сумку, я отправился регистрироваться на следующий сегмент — недоброй славы ночной рейс до Багдада.

III

В отделении банка «Миср» те же трое молодых людей работали в ночную смену. Они вспомнили меня. Первый сказал:

— Здравствуйте! Как, деньги окей потратили?

— Закончились? — спросил второй.

— Пришли за добавкой? — подключился третий.

Все трое засмеялись.

Когда я им сказал, что хочу поменять остаток своих фунтов и пиастров на доллары, они устроили пантомиму меланхолии и расстройства. Банкноты, пусть и по оскорбительному курсу, они взяли, а вот от пригоршни симпатичных серебристых монет со Сфинксом и орлом Салах-ад-Дина отказались, пихнув их обратно:

— Сохраните их как сувенир, на память о весёлой поездке в Египет.

Потом я отправился к очередям на паспортный контроль. Их было две, в каждой примерно сотня феллахов — крестьян, летящих в Багдад в поисках тяжёлой работы. Их по одному допрашивала маленькая комиссия офицеров в форме, дотошно изучавших документы и придираясь к мелочам, что осложнялось неграмотностью большинства путешественников, которые могли удостоверить свою личность только отпечатком пальца или нацарапанным крестиком вместо подписи. Путь к началу очереди занял два изматывающих и скучных часа. Когда момент разговора с чиновниками приближался, мои соседи по очереди начинали потеть и нервничать. Они были молоды и крепко сбиты, с красивыми глазами и гниющими зубами, их немытые тела источали зловоние с нотками запаха диких зверей. В очередях стояло и несколько пожилых мужчин ошарашенного и удручённого вида. Один сомлел, но ему быстро принесли воды и он продолжил двигаться в очереди, поддерживаемый под руки двумя попутчиками помоложе — наверное, сыновьями, явно напуганными тем, что чиновники могут признать его недостаточно здоровым для перелёта.

Чиновники, когда я до них добрался, были учтивы. После изучения моего паспорта и посадочного талона один из них пробормотал:

— Журналист! С иракской визой? Крайне необычно. Похоже, вы собираетесь посмотреть бойню 59.

— Честно, я понятия не имею, что я там собираюсь посмотреть.

Я прошёл через гумрук (таможню), где крестьяне лихорадочно рвали свою завёрнутую в ткань поклажу, — в одной была одежда, бутылочка розового лекарства и маленькая жестяная заводная лягушка, прыгнувшая к инспектору, — и оказался в амбарного вида зале вылета, полном эха. Там был бар-закусочная со столами и столиками, и магазин беспешинной торговли. Я спросил продавца, разрешено ли ввозить в Багдад спиртное.

— О, да, — сказал он. — Там более чем хватает любителей хорошенько нализаться.

Я купил бутылку виски «Катти Сарк» и пошёл в закусочную за кофе. Высокий, щепетильного вида мужчина в идеально скроенном чёрном балахоне и клетчатой куфии 60 разделил со мной столик. Садясь, он отхлебнул кока-колы и сказал:

— Ассалям алейкум [Привет и мир вам].

— Летите в Багдад? — спросил я.

— Нет. Волей Аллаха я лечу в Эр-Рияд.

За соседним столиком дрались два кота, мяукая, плюясь и носясь по полу туда-сюда. Посетители кафе не обращали на них внимания.

— Вы бывали в Багдаде?

Он кивнул и слегка вздрогнул:

— Да.

— Хорошее место?

— Думаю, что отнюдь не хорошее, — медленно сказал он, но предпочёл не вдаваться в подробности, а спустя несколько секунд на его рейс объявили посадку. Он с лёгким поклоном покинул меня, а я обратил взгляд на выход 3, где собирались к посадке мои попутчики, выплёскиваясь в накопитель выхода 4 и гудя, как пчелиный рой. Ряды жёлтых пластмассовых стульев образовывали коридоры по пути к выходам; на одном из них, почти целиком скрытая египтянами, сидела симпатичная европейка-блондинка с короткой стрижкой. Коты-драчуны промчались мимо меня, у одного на щеке кровоточил порез. За столиком рядом сидели двое плотных мужчин, говоривших по-испански. Один из них вытянул ногу в тяжёлом ботинке и хорошенько пнул котов, с визгом укатившихся в сторону беспешинного магазина.

Я допил кофе и нашёл свободный стул прямо у третьего выхода, но почти сразу объявили, что автобусы к самолёту на Багдад отправятся от выхода 5. Все пассажиры, взревев, вскочили и с топотом помчались в мою сторону. Как в замедленной съёмке я видел их искажённые лица; мужчины впереди кричали, теснимые тремя сотнями тех, кто позади, а когда я вставал, меня сбили с ног, как ударом грузовика. Шатаясь, я вскочил на стул, намереваясь спрятаться за спинками, но чередой ударов плечами, мощных, как пневматическая кувалда, меня отшвырнуло в соседний накопитель. Я лежал там, не в силах ни шевельнуться, ни вздохнуть, — несколько частей моего тела стреляли болью, — и думая, нет ли у меня серьёзных повреждений внутренних органов. Потом голос по-английски спросил:

— Вы в порядке?

Я едва различил блондинку, склонившуюся надо мной.

— Нет, — ответил я

— Вызвать вам врача?

Окружающий мир снова обретал чёткость. Вскоре я смог её

нормально рассмотреть, а боль начала стихать. Я медленно поднялся и мы проследовали за дерущимися отстающими к выходу 5, где творились массовые беспорядки. Представитель «Иджипт Эйр» схватил нас за руки и скомандовал: «За мной, пожалуйста!», проведя по периметру зоны боевых действий и посадив на автобус раньше остальных. Я вслух удивился такому избирательному обращению, но барышня меня прервала, сухо сказав:

— На борту нас посадят в первый класс. Не потому, что мы европейцы, а потому, что есть правило, по которому не-крестьян отделяют от крестьян. На нём всегда настаивали египтяне среднего класса. После взлёта поймёте, почему.

Нас провели на борт «Эйрбаса» «Иджипт Эйр», где в сторону роскошного переднего салона нам указал массивный и крепкий бортпроводник, смотревший нам за спины с гладиаторским огоньком в глазах. Когда он сжал кулаки и отправился в гущу событий в сторону хвоста, блондинка сказала мне, что её зовут Кристин и потом добавила, что она датчанка и работает инженером на стройке в Багдаде. Посмотрев на меня весёлыми голубыми глазами, она достала из сумки литровую бутылку беспешинного джина «Джилбейс»:

— Спасательный паёк. Нам он пригодится. Не возражаете против чистого джина? А тёплого? Лёд и тоник не всегда можно достать.

Из кабины вышел тонкого сложения, с землистого цвета кожей, сутуловатый мужчина в бордовом свитере и шерстяном шарфе, и остановился возле нас, руки в карманах, глядя в салон эконо-класса, где шум напоминал боксёрский кубок в Глазго субботним вечером.

— Это командир, — тихо сказала Кристин.

Он посмотрел на нас и улыбнулся, медленно и грустно.

— Не найдётся ли у вас стаканов? — спросила Кристин. — Мы бы хотели выпить.

— Стаканов? — нахмурился он. — Конечно. В кухне есть стаканы. Пойдёмте со мной, поищем.

Я прошёл вперёд следом за ним и, сжав губы, он приступил к поискам, открывая ящики и заглядывая в шкафчики.

— Нашёл!

Капитан протянул мне пару пластиковых стаканчиков и удалился обратно к себе в кабину. Тоника не было, но была вода, так что мы с Кристин решили вместо джина пить мой скотч. Она сделала большой глоток и сказала, что пять лет работает в Багдаде инженером-электриком на зарубежный консорциум.

— Мы строим жильё. В Багдаде множество новых жилых кварталов и они великолепны: спроектированы с фантазией лучшими архитекторами, отлично построены из лучших материалов по новейшим технологиям и не считаясь с расходами. В Копенгагене даже богатые люди дрались бы за эти дома. В Багдаде они для всех. Проблемы начинаются, когда въезжают жильцы. Ни ухода, ни обслуживания, ни покраски, ничего. Вскоре эти замечательные дома начинают выглядеть как трущобы.

Пока мы пили первый стакан, салон постепенно заполнялся пересаженными из эконом-класса. Мужчины сжимали в руках свои документы, глядя вокруг вытаращенными глазами, изучая механизмы привязных ремней и откидных спинок кресел. Информацию об этих последних новшествах передавали шёпотом, и вскоре все спинки качались туда-сюда, как дедушкины кресла. Во время распития второй самолёт оторвался от земли и оказался в усыпанном звёздами ясном небе так быстро, что всего за минуту или около того, пока я, вытянув шею, смотрел в окно, огни Каира уменьшились и стали похожи на кучку тлеющих угольков на горизонте.

Некоторые маршруты «Империял» направлялись в Газу, где аэродром больше не действовал, другие продолжали полёт дальше, в Ирак.

Кристин говорила о жизни в Багдаде, о библиотеке британского посольства, о спортзале в отеле «Шератон», о том, как сложно достать свежие овощи и о проблемах с кожей от ужасного летнего зноя — но я слушал только вполуха, размышляя о том, что всего через час мы покинем Египет и полетим над Бороздой.

Каирская конференция в марте 1921 года формально постановила, что Палестину и Ирак, отданные под британский мандат мирным договором 1919 года, нужно соединить регулярным воздушным сообщением. Безопасностью на этих двух территориях уже занимались Королевские ВВС, которым и поручили работу на новом маршруте от Аммана до Рамади, селении на Евфрате в 65 милях к западу от Багдада. Старшие офицеры однако указали на то, что их самолёты с дряхлыми старыми двигателями водяного охлаждения делают едва 100 миль в час и до неприличия ненадёжны. На них нет радиостанций и, что ещё хуже, в пустыне пилотам крайне сложно выдерживать курс, потому что ориентиров крайне мало. Участники Каирской конференции обсудили вопрос и в итоге решили, что нужно что-то, вдоль чего можно лететь. А потом постановили прокопать через пустыню от Аммана до Рамади непрерывную борозду длиной 470 миль. Делегатами конференции были в основном английские помещики. Будучи большими поклонниками британских сельских железных дорог, они прекрасно понимали образ мыслей пилота, летящего вдоль железнодорожной линии. А раз в пустыне её не было, то нужно соорудить самую подходящую замену: старую добрую канаву по-линкольнширски. Полёты по Брэдшоу [61](#) пришли на Ближний Восток.

Спустя три месяца от каждого конца выдвинулись две моторизованные колонны с приказом встретиться посередине. Во главе каждой были бронеавтомобили с пулемётами Льюиса, а сзади — трактор «Фордзон» с утяжелённым плугом. Каждые 25 миль они останавливались и готовили площадку для аварийной посадки. Подходы обозначали стрелками сбоку от канавы и буквой или цифрой, выкопанными в грунте; западная бригада готовила площадки от A до R, которыми управляли из Каира, а восточная — римскими цифрами

от I до XI под управлением Багдада. На многих полосах устраивали аварийные запасы топлива. Бригады ориентировались по звёздам и устанавливали хронометры каждую ночь, настраивая радиоприёмники на Францию и слушая один и тот же сигнал точного времени с Эйфелевой башни. Это была тщательная и трудная работа, но иногда случались неожиданные вознаграждения. Один из работников позже вспоминал «удовольствие от купания в прудах с водой то горячей, то почти ледяной в Азракской топи [62](#); весёлые посиделки у костра, когда обычный рацион из тушёнки с галетами разбавлялся похлёбкой из газельего мяса; удовольствие от набора неограниченного количества воды в колодцах Эль-Джида и смывания запёкшейся пыли и грязи от долгих дней, проведённых в пустыне».

Пять с половиной лет Королевские ВВС работали на этом маршруте, делая по два рейса в месяц туда и обратно вдоль Борозды, летя в Рамади в первую неделю (перелёт занимал два дня) и возвращаясь на следующую. Самолёты шли парами, — необходимая предосторожность в свете большого риска аварийных посадок и бедуинских мушкетных пуль, — и везли почту, за которую был установлен дополнительный сбор по шиллингу за унцию. Британская общественность приняла это предложение прохладно. На первом рейсе было только одно письмо, все остальные — просто копии. Отправители настаивали, чтобы оригиналы доставлялись наземным транспортом, пусть и медленным, — месяц от Лондона до Багдада, — но хотя бы надёжным.

Потом ВВС начали сомневаться в Борозде. Пилоты обленились, их навыки начали атрофироваться. Не нуждаясь более в навигации, они растеряли все свои инстинкты и смекалку. Отправь их над какой-нибудь бесприметной пустошью, чтобы вредить противнику — и будешь беспокоиться о том, что они потеряются и разбомбят что-нибудь не то. Старшие офицеры стали отзываться о Борозде с большим скепсисом.

Как и некоторые пилоты. Один из летунов-над-Бороздой даже собрал свои опасения в стишок:

Пепел огня, что горел ни к чему —

То, что дышало и жило вчера.

Обугленный, чёрный остов самолёта —

Он сбился с дороги, несчастный пилот.

Ошибка в минуту, внезапная тучка —

Он сбился с пути, что, казалось бы знал.

Ждал долго, голодный, в объятиях страха —

Но мясо своё получили шакалы!

Снять ВВС с этого крючка удалось сэру Сэмюэлю Хору, но вовсе не из-за беспокойства о падении мастерства военных лётчиков. Хор считал, что маршрут используется неправильно. Он желал его коммерциализировать — и в 1926 году этого добился. Всё как есть и под ключ передали «Имперским авиалиниям», превратившим трассу в первый сегмент проектируемого почтового маршрута от Каира до Карачи. Правительство выделило субсидию в 93 600 фунтов стерлингов на строительство новых аэродромов, ангаров и жилья. После установочного полёта, выполненного легендарным асом «Империял» капитаном Чарльзом Уолли-Додом, компания запустила первый рейс с сэром Сэмюэлем на борту в октябре 1926 года.

На этом маршруте использовались специально заказанные у «Де Хэвилленд» трёхмоторные «Геркулесы», спроектированные для работы именно в пустыне и оснащённые мощной радиостанцией и новейшим навигационным оборудованием. Пилотам «Геркулесов» Борозда была уже не нужна, но они всё равно предпочитали следовать по ней на случай потребности в экстренной дозаправке. Запасы топлива были предметом долгой позиционной войны между «Империял» и пустынными кочевниками, которые грабили и разоряли их, как могилы. Бензин кочевников не интересовал, они его просто выливали. Им нужны были жестянки, из которых делались ножи, посуда, зеркала и фляги для воды. Когда в компании решили заначки закапывать, пустынники

просто их выкапывали, отстреливали замки и грабили. В итоге в Лондоне придумали специальные тяжёлые пулестойкие замки, к которым пилотам выдавали особые ключи. Но пилоты, рассеянные из-за жары, забывали их так часто, что понадобилось ещё одно изменение: ключи от бензиновых схронов одновременно были ключами от дверей самолётов.

Если случалась незапланированная посадка для дозаправки, предполагалось, что пассажиры закатают рукава и помогут таскать, поднимать и заливать, наверное, шесть десятков жестянок бензина, дюжину банок бензола и пару пятигаллонных бочонков масла. Жалоб почти не было. Напротив, пассажиры, пусть вспотевшие, грязные и растрёпанные, обычно поднимались на борт, преисполненные чувствами удовлетворения и товарищества. Иногда им приходилось проводить ночь вдали от цивилизации, — на борту всех машин «Имперских авиалиний» были экстренные запасы еды и воды, — но и в этом неизменно находили светлую сторону. «Пассажиры восприняли всё это в духе приключения», — вспоминал капитан Роджер Моллард. Вынужденный вечером приземлиться у заброшенной, без крыши, пустынной крепости, он послал своих подопечных собирать в шляпы сухой верблюжий навоз. Политый бензином, навоз горел достаточно хорошо, чтобы согреть их ночью. Спустя несколько месяцев все встретились за обедом в «Трокадеро» и позже отправили Молларду подписанное меню «От Клуба сжигателей верблюжьего навоза». Плановые ночёвки были в первой из специально построенных «Имperiал» пустынных крепостей, Рутба-Уэллс, расположенной примерно в трёх четвертях пути от Каира до Багдада и охраняемой вооружёнными дозорными; дела там вели английский управляющий и его жена. У них был неограниченный доступ к холодной и сладкой артезианской воде, но абсолютно все запасы еды, топлива и прочего нужно было везти за 240 миль из Багдада.

Процедуру аварийной посадки унаследовали от Королевских ВВС, где после многих лет работы в пустыне составили список, что такое хорошо и что такое плохо, сборник регулярно переиздавался в виде книги. В издании 1943 года под заголовком «Маршрутный сборник авиатрассы от Каира

до Карачи через Северную Аравию и Персидский залив», распространявшемся среди всего лётного состава на Ближнем Востоке, были те же советы, которые пилоты авиакомпании знали наизусть. Характерный раздел «Некоторые указания по взаимодействию с арабами в пустыне» указывал: «Снимайте обувь при входе в их палатки. Не обращайтесь ни малейшего внимания на их женщин. Если вам предложат воды, пейте её, но НИКОГДА не пополняйте свои фляги из их личных запасов — наберите сколько надо из их колодца. Используйте галазон из аптечки 63. Не рассчитывайте на завтрак, если переночевали. Арабы предложат вам еду днём или вечером. ПОМНИТЕ! ПУСТЫНЯ НЕ ТЕРПИТ СПЕШКИ, ДЕЙСТВУЙТЕ МЕДЛЕННО И РАЗМЕРЕННО».

В разделе «Чего не делать» говорилось:

«Не суетитесь. Действуйте спокойно и методично.

Не тратьте силы — расслабьтесь и прилягте в тени там, где она вам попадётся.

Не пейте спирт из компаса или охлаждающую жидкость — они вас ослабят, а живот от них болит ужасно.

Не допускайте попадания жидкости из огнетушителя на кожу — она вызывает химические ожоги.

Не используйте мочу ни для чего и никогда: при наружном применении она вызывает нарывы. Если её пить, то высокое содержание солей вызывает обезвоживание, вас будет мучить жажда ещё сильнее. Пить мочу — то же самое, что пить морскую воду.

Не идите вдоль любой дороги обычной или железной — вы можете идти не туда. Лучше оставьте кого-нибудь сидеть на обочине или у путей.

Не угрожайте местным жителям. Они дружелюбны».

Тем временем в «Эйрбасе» подали что-то вроде ужина. Мы с Кристин без всякого энтузиазма изучили холодную, вялую

мясную нарезку цвета требухи. Все поползновения её попробовать были развеял мужчина через проход, поднёсший палец к носу и исторгший свежесъеденное на пол. Я побледнел. Кристин пожала плечами и сказала:

— Могло быть хуже.

Хуже действительно стало. Спустя несколько минут самолёт угодил в турбулентность вроде той, что бывает в самом сердце грозы. Она длилась недолго, но была мощной, салон после неё наполнился запахами канализации. Бортпроводники с унынием на лицах вооружились антисептиками для уборки и поспешили в хвост, чтобы убрать рвоту и экскременты с ковров и сидений. Я дотянулся до изрядно опустевшей бутылки и наполнил наши стаканы. Кристин одобительно заметила:

— Вы не пальцами меряете, а аж руками. Как с лошадьми. Понимаете?

Я посмотрел в заметки и нашёл отчёт Хора о первом рейсе «Империял» в Багдад на самом первом трёхдвигательном «Геркулесе» с капитаном Уолли-Додом за штурвалом: «Блеск голубой воды указал, что мы над оазисом Эль-Азрак. Когда-то здесь была лучшая на Ближнем Востоке охота на уток, но сейчас тут лагерь друзских беженцев. Их приход не только создал политическую проблему, но и разрушил рай диких птиц. Было около половины четвёртого, когда мы впервые заметили большой коричневый город с пятнами тёмно-зелёных пальмовых рощ, построенный по обоим берегам широкой реки».

На нашем собственном подходе было ничего не видеть, спуск по тёмной глиссаде на интерцепторах оказался достаточно тряским, чтобы поболтать виски в стаканах. Мы заметили огни на земле всего за минуту до безупречного касания в аэропорту имени Саддама Хусейна. Кристин доложила:

— Иностранным авиакомпаниям разрешено садиться в Багдаде только ночью. Нам говорят, что это предосторожность на случай иранских ракетных атак, но многие из нас думают, что это чтобы иностранцы не видели военных объектов в городе. Весь Багдад похож на одну большую военную базу.

Она изложила всё это, не смазав ни единого слога, и спустя пару минут, когда измученные бортпроводники выпустили нас первыми, добралась до перрона, не свалившись с трапа. Я на ступеньках несколько раз упал, но боли не почувствовал и отказался от помощи техника в белом комбинезоне, который предложил мне подняться. В терминале я сказал Кристин, что у неё хорошие ноги. Она тоже похвалила мои ноги, разве что немного коротковаты. Мы добрались до паспортного контроля, опираясь друг на друга, по пути она мне рассказывала о безумном карлике, угрожающем совершить самоубийство, спрыгнув с ковра. Потом меня вдруг перехватил серьёзный тощий человек в костюме-тройке. Он спросил, как меня зовут и, не успев я понять, что происходит, увёл меня прямо из-под носа Кристин к ожидавшей машине. Он источал крайнее недовольство моим состоянием. Не считая признания в работе на министерство информации, он почти ничего не говорил. Меня привезли в современный многоэтажный отель на берегу Тигра, — «все иностранные журналисты живут здесь», — и сказал встретиться с ним в фойе в восемь утра. В лифте я посмотрел на часы. Осталось пять часов. Ему повезёт.

Я посмотрел на отпечатанный список вылетов на прикроватном столике в поисках путей к отступлению. Мой взгляд упал на строчку, объявившую о существовании рейса из Багдада (BGW) в Саутэнд (SEN) с пересадкой в Амстердаме (AMS). Из Багдада в Саутэнд! Я заснул, размышляя о том, что это ещё замечательнее, чем знаменитый еженедельный прямой рейс из Лидса (LBA) в Касабланку (CAS) на «Боинге-727» «Роял Эйр Марок».

IV

В Иракском информбюро в Лондоне измученный работой, но любезный чиновник одобрил мои запросы на посещение Рутба-Уэллс и Басры, важных промежуточных пунктов на маршруте «Империял». Он заверил меня:

— Никаких проблем. Я отправлю в Багдад телекс и также сообщу им, что у вас должна быть трёхдневная виза.

В Багдаде об этом ничего не знали. Меня отвезли в прохладный и воздушный комплекс зданий министерства информации, расположенный почти в парке в окружении эвкалиптов, где угостили кофе и арбузом. В министерстве работали франтоватые молодые люди в костюмах-тройках, все похожие на моего сопровождающего, г-на Карима. При свете дня г-н Карим, несмотря на то, что я опоздал к нашей встрече в фойе отеля «Аль-Мансура Мелия» на целый час, оказался очаровательно приветлив. У него были грустные глаза романтика и маленькие усы над верхней губой, похожие на щетинистую коричневую сороконожку.

Он и его коллеги были гостеприимны, но казались весьма озадачены моими запросами поездок внутри страны, устроив тихое совещание, бормоча в телефоны, поедая арбузы и перебирая чётки. В ожидании решения я полистал англоязычную газету «Багдадский обозреватель». Первая полоса гласила: «Арабские врачи приветствуют иракские мирные устремления». Вердикт был озвучен через час г-ном Каримом, который, сплёвывая арбузные семечки в ладонь, извиняющимся тоном объявил, что Басра и Рутба-Уэллс закрыты для посещения иностранцами.

Я показал ему рекламу на последней полосе газеты. Там предлагались экскурсии в Басру и к живописным болотам поблизости с ежедневным выездом из Багдада.

— Ах, да, — сказал г-н Карим. — Ну, эти экскурсии только что прекращены. Иранские агрессоры перерезали пути в Басру, не только автотрассу, но и железную дорогу тоже. Наши герои--солдаты, конечно, скоро их выгонят, но не раньше, чем истечёт ваша виза.

Я понял логику ответа и спросил, перекрыты ли дороги и до Рутбы тоже. Конечно же нет, ответили мне. И почему же я не могу туда поехать?

— Дотуда больше 300 километров, — ответил г-н Карим.

— Тогда нужно выехать пораньше. Я найму машину и мы отправимся завтра в шесть утра. Пообедаем в Рутбе и будем

дома к ужину. Пять часов туда, пять обратно.

Г-н Карим был шокирован и решительно покачал головой:

— В ШЕСТЬ УТРА?! Завтра я свожу вас в Вавилон. Это недалеко, дорога хорошая и мы поедem в 10 утра, после завтрака.

— Мне не нужно в Вавилон. Мне нужно в Рутбу.

Г-н Карим расстроился. Заметив улыбки коллег, он резко встал и отрезал:

— Вавилон — знаменитое место, вы шикарно проведёте время! А сейчас мы поедem на экскурсию по багдадским воинским мемориалам и новостройкам!

Он быстро вышел. Я пошёл следом, удручённый, поняв, что меня поручили горожанину, которому ехать в далёкую Рутбу ничуть не приятнее, чем явиться в офис с неухоженными ногтями или в разных носках. В машине он сидел рядом с водителем, крупным неразговорчивым мужиком в выцветшей полевой форме. Когда мы тронулись, г-н Карим опустил солнцезащитный козырёк и хорошенько рассмотрел себя в зеркальце. Я спросил его, бывал ли он в пустыне и он меня заверил, что это самое лучшее место для духовного обновления, а тишина и одиночество помогают душе так же, как (казалось, намекал он) определённый шампунь даёт новую жизнь увядшим волосам. За разговором он поглаживал усы, глядя в зеркало, и поймав мой взгляд, улыбнулся и спросил, где я покупал свой галстук.

Город оказался непримечательно-беспорядочным, хотя памятники подобающе героические, а новостройки, как и в рассказах Кристин, впечатляющие. Их строила армия южнокорейских гастарбайтеров, чтобы иракские мужчины отправились на свою священную войну.

— У нас работают строители со всего мира, — сказал мне г-н Карим. — Ещё египтяне, пакистанцы, филиппинцы, китайцы и югославы. А, да, и ирландские медсёстры, они очень

приятные и красивые. Теперь все хотят заболеть.

Мы говорили, стоя в одной из жарких, шумных и полных вспыльчивости пробок, в которых мы провели немалую часть утра. Г-н Карим спокойно сидел, вдыхая выхлопы и что-то напевая под нос за изучением в зеркальце своего наодеколоненного подбородка. Потом он вернул меня в гостиницу, где я провёл остаток дня, пытаюсь найти альтернативные способы попадания в Рутбу. Работник бюро проката автомобилей сначала было согласился дать машину, но потом передумал. Несколько таксистов сочувственно отказали. В кофейне я встретил поляка со «шкодой» и предложил ему за поездку 200 долларов, но он только рассмеялся. Я договорился на следующее утро о встрече с британским послом, а затем, заиклившись на Рутбе и болезненно свыкаясь с мыслью о том, что я туда, наверное, никогда не попаду, пошёл к себе в номер и мрачно читал записки об этом месте.

Сначала я взглянул в «Маршрутный сборник», напоминавший пилотам, что окружающие высоты часто прячутся за низким тяжёлым облаком, а посадочная площадка «неправильной формы» имеет гравийную поверхность и оснащена ветроуказателем на крепости и огнями на высоких шестах для ночных посадок. В Рутбе периодически случались пыльные бури и, хотя там была вода, не было ни ремонтно-технической базы, ни ангаров, ни медицинской помощи. Пассажиры выражали смешанные чувства о далёком укреплении, выстроенном иракским правительством специально для «Империял» и обороняемом от бедуинских набегов иракской стрелковой ротой. «Просто кирпичный форт», — презрительно отзывался один из них. Автор корпоративного журнала торговой фирмы «Остин Рид» писал об «абсурдности выхода к английскому завтраку из ветчины и яиц посреди пустыни». Однако преподобный Ф. Б. Клэйтон [64](#) нашёл это место «незабываемым», а наш старый добрый путешествующий мемуарист МакКаллоу считал его «самым удалённым и невероятным укрытием в мире. Оно расположено в 300 милях от практически любой цивилизации и стоит прямо посреди сирийской пустыни. Однако, спускаясь с неба, вы заруливаете

в охраняемые ворота, оказываясь в замечательно оснащённом ресторане, где можно угоститься беконом, яйцами, кофе, напитками со льдом, тостами и мармеладом под электрическим освещением». Единственным, чего не хватало для полноты комфорта, было отопление. «Архитектор забыл лишь об одном...», — отмечал один из раздражённых транзитных пассажиров, — «...о каминах. Рутба стоит тысячах в трёх футов над уровнем моря и в декабре тут нередко крепкие морозы; мы обедали, не сняв курток, и провели ночь в отеле, дрожа от холода». Мужчины и женщины спали раздельно. После ужина (плов и курица-гриль), вооружённый дозорный провожал пассажиров по винтовой каменной лестнице на плоскую крышу крепости. Капитан Патрик Твиди, летавший в «Колодцы» несчётное число раз, описывал вид оттуда как «захватывающий; тёмное небо покрыто миллионами звёзд, искрящимися в чистом воздухе пустыни».

Тем вечером в коктейль-баре отеля «Аль-Мансур Мелия» я листал «Багдадский обозреватель» («Тунисская ежедневная газета предупреждает иранских агрессоров») и общался с югославским инженером, сказавшим, что городские власти ночью ожидают иранский ракетный удар. Заведение было забито иракскими мужчинами, пившими турецкое пиво «Эфес» по динару, или три доллара, за бутылку, и пялившимися на хрупких филиппинских официанток в платьях по щиколотку, соблазнительно подвёрнутых к бёдрам.

Утром с балкона своего номера я высматривал нанесённый городу ущерб. Всё казалось целым. День был ясным и солнечным, Тигр тёк под окнами, как кофе с молоком, а на мосту ниже по течению стояла та же гудящая пробка, что, как мне показалось, никуда не делась с прошлого вечера. Я нашёл такси и поехал на встречу с мистером Джоном Кэмпбеллом Моберли, кавалером Ордена св. Михаила и Георгия, послом Её Британского Величества. Он оказался приятным важным господином в рубашке с коротким рукавом, занимавшим просторный кабинет с видом на сад. Его озадачил отказ г-на Карима в посещении Рутба-Уэллс:

— Это совершенно безопасное местечко. Я там проезжал

в прошлом году, когда забирал свой новый «Рейндж Ровер» из Аммана. Рутба далеко внутри иракской территории, но это первый островок цивилизации на пути и там сейчас пограничная застава, а потому именно там нужно разбираться с въездными формальностями. Для ввоза новой машины требуется заполнять уйму бумаг, так что пришлось там провести несколько часов. Я помню только жаркий и пыльный городишко с несколькими хижинами, где продают липкие напитки. Может ещё парочка финиковых пальм, но в целом больше ничего. Крепости «Империял» и посадочной площадки там уже нет.

Он взял трубку телефона и сказал:

— Давайте я позвоню одному своему знакомому в министерство. Посмотрим, удастся ли пересилить решение вашего г-на Карима.

Но министерский знакомый, с которым мистер Моберли быстро и свободно говорил по-арабски, ничем помочь не смог. Перед тем, как уйти, я спросил, как попасть хотя бы в Басру. Мистер Моберли посоветовал накрепко об этом забыть, меня даже в ту сторону вообще не пустят. Бои вдоль дороги на Басру столь серьёзны, что ему запретили даже ежемесячный проезд посольского грузовика в Кувейт за провиантом вроде яблок, картошки и мяса. Посольская кладовая, по его словам, почти опустела. Я попрощался и пошёл к воротам, на мгновение задержавшись, чтобы полюбоваться величественными и элегантными постройками, сооружёнными в роскошные времена британского правления, когда постоянным секретарём по восточным вопросам была Гертруда Белл [65](#), а иракская королевская семья с удовольствием откликалась на приглашения поучаствовать в знаменитых приёмах в большом саду недалеко от Тигра (сэр Сэмюэль и леди Хор по прибытии посетили «небольшой ужин в присутствии короля Фейсала»).

Менее высокопоставленные путешественники находили развлечения в других местах. Хотя пассажиры «Имперских авиалиний» останавливались в отеле «Мод», они могли посещать три главных багдадских клуба — Британский,

Железнодорожный и «Альвия». В «Альвии» были бассейн и корты для сквоша. Более требовательным местные представители компании предлагали игру в поло и охоту на кабанов с копьём. Тем, кто в путешествиях не расставался с винтовкой и удочкой, «Вестник Имперских авиалиний» рекомендовал охотничьи трофеи на каждой остановке. В Багдаде предлагался «спорт с шакалами, газелями, зайцами и гиенами. В Евфрате ловится карп весом до 220 фунтов, в верховьях Тигра рыбалка тоже хороша. Сезон с ноября по июнь. Рыбу ловят на муху или на блесну с живцом».

После обеда г-н Карим с водителем провели мне ещё одну экскурсию по пробкам. Я проникся симпатией к водителю. Он никогда не обращался прямо ко мне, передавая информацию через г-на Карима, чей личный интерес к городу не простирался далее 1968 года, когда правящая социалистическая партия «Баас» [66](#) наконец разобралась с последствиями безумия революции 1958 года и кровавого свержения монархии. Г-н Карим теперь передавал любовь водителя к старому Багдаду, указывая на древние уголки, ещё не снесённые «польским» планом реконструкции: мечети, ворота, святилища, или даже средневековый «хан» — постоялый двор, где путешественникам предлагали постель, а их верблюдам — стойло. «Старый медный рынок», — указывал г-н Карим. — «Старая верфь игольщиков». Его самого ничего из этого не интересовало, он желал говорить исключительно об иранских бесчинствах и иракской отваге, но в тот день он позволил водителю придать серому бесформенному городу смысл, не очевидный до того.

В коктейль-баре я читал «Багдадский обозреватель», — «Французские газеты о ситуации в Иране. Ситуация в Иране наихудшая и самая ужасная в мире, по словам французских СМИ», — и пообщался с западногерманским инженером, сказавшим:

— Ирак — это такое же параноидальное полицейское государство, как Иран, и эта безумная война идёт только из-за личной ненависти между Саддамом Хусейном и муллой Хомейни. У них обоих мегаломания и, как по мне, один другого

стоит.

Следующим утром я отправился на встречу со старшим пилотом «Иракских авиалиний». Шоссе пролегало по плоской пустынной земле, покрытой молочно-матовой дымкой. По периметру аэропорта вдоль забора стояли массивные артиллерийские батареи — грунтовые пирамиды в 30 футов высотой, на вершине каждой — окружённая мешками зенитка с одним солдатом в отделанной мехом куртке. Стволы были нацелены на восток, в сторону Ирана. Мы проехали через КПП и за свалкой разбитых автомобилей и ангаром с авиасимуляторами «Боинг» стояло административное здание авиакомпании.

В крошечном лифте двое сгорбленных хрупких стариков с вёдрами пробормотали «Мир вам и да благословит вас Аллах», а затем проводили в спартански обставленный кабинет заместителя лётного директора, капитана М. Р. Яссима. Капитан был огромен как медведь, обаятелен и смеялся с глубоким рокотом. Пожилая женщина в чёрной шали и валяных шлёпанцах принесла миниатюрные стаканчики сладкого чая, пока капитан рассказывал мне, что учился летать в Перте, в Шотландии:

— Это было счастливое время. Мне нравятся горцы — открытые, щедрые люди, не испорченные цивилизацией. Наши пилоты до сих пор проходят первоначальное обучение в Перте.

Капитан Яссим пришёл в авиакомпанию в 1960 году вторым пилотом «Виконта» [67](#), но летал на всём, до чего мог дотянуться, знакомясь с ландшафтом, условиями, интересными и иногда пугающими превратностями пустынных полётов.

— Это было лучшее обучение из возможного, особенно летом на маршруте в Басру на одной из маленьких «Голубок» [68](#). На высоте до 6 000 футов случались пылевые заряды, а весной и осенью — пыльные бури, с открытыми форточками — ужас. Домой возвращался, как бедуин.

Его любимый аэропорт — Джидда, обслуживающий Мекку, во время хаджа — самый загруженный в мире:

— Там великолепное оснащение, летать туда на 747-м — одно удовольствие. Для экипажа тоже, особенно стюардессам, которые уверены в том, что их родители одобряют такой рейс. Со стюардессами у нас сложно, на самом деле. Мы рекламируем эту работу на телевидении, но очереди желающих нет. Мы же до сих пор глубоко консервативная страна и семьи сопротивляются тому, что их дочь будет выставлена напоказ всему миру без сопровождения. И вот тут на сцену выходит командир, обязанный быть им вторым отцом. Он моральный ориентир и страж, ответственный за их честь. Они могут носить макияж и короткие юбки, но в глубине души они всё равно порядочные мусульманские девушки, так что если видишь, что они готовы поддаться соблазну, нужно быстро вмешаться с серьёзным предупреждением.

Пришло время прощаться. Мы пожали руки и помчались обратно в Багдад. Г-н Карим несколько минут изучал свой правый глаз в зеркальце, оттягивая веко, чтобы получше рассмотреть. Там были лопнувшие сосуды, и он хмуро разглядывал их левым глазом.

— Вам стоит поменьше пить, мистер Карим, — сказал я.

— Я абсолютный трезвенник, — ответил он, но, наверное, польщённый, что признан светской фигурой, улыбнулся мне в зеркало.

Тем вечером я болтал с итальянским инженером, который рассказал мне, что Хомейни, хоть ему и 83 года, ведёт выдающуюся сексуальную жизнь.

— У него две женщины за ночь. В здешние новости это не пропускают из опасений за моральный дух иракских войск.

Мы с инженером спустились к реке, чтобы поесть масгуфа, свежепойманного тигрского карпа, обжаренного на огне из тамарисковых веток. Я рассказал инженеру о Рутбе и он странно на меня посмотрел:

— До меня доходили слухи об этом месте.

— Какие слухи?

Он замялся.

— Ну, говорят, что иракцы строят секретный завод по выпуску ядовитого газа, чтобы травить им иранцев. Завод будет в подземных пещерах и, по моей информации, как раз в том оазисе, о котором вы говорите, Рутба-Уэллс.

На следующий день я улетел из Багдада. Когда я выходил из машины в аэропорту имени Саддама Хусейна, водитель вдруг сжал мою руку и разразился эмоциональной речью. Г-н Карим перевёл:

— Он молит Аллаха благословить вас и ваше путешествие, и надеется, что он не так уж плохо поработал. Говорит, что вы наверняка привыкли к водителям куда лучше него.

Удивлённый и тронутый, я заверил его, что он превосходный и аккуратный водитель, и проследовал за г-ном Каримом в терминал, где, махнув министерской корочкой, он провёл меня через все формальности в мгновение ока. Я был слишком ошеломлён окружающей обстановкой, чтобы как следует с ним попрощаться. Новый багдадский терминал (прилетел я в старый) был невероятен: гигантский нефтедолларовый китч с акрами мраморных полов и огромной сводчатой крышей, чьи возносящиеся линии подчёркнуты линиями неоновых ламп и увешаны, весьма неожиданно, белыми трубками, отчего получается мозаичный эффект прохлады и спокойствия, как от кристаллов снежинок. Это самое массивное здание в стране и, как раз тогда, когда я из этой страны собрался улетать, я наконец почувствовал, что был в городе «Тысячи и одной ночи».

Но терминал был пуст. Не считая горстки солдат и сотрудников, я был в одиночестве. Я шёл по зоне вылета как свергнутый халиф, заточённый в своём дворце, шаги отдавались эхом в пустующих беспопылинных магазинах, полных шелков, духов и украшений, пока не добрался до похожего на мечеть накопителя с глубокими кожаными креслами. На перроне стоял единственный самолёт —

«Боинг-727» «Иракских авиалиний», вылетающий по расписанию в Кувейт в 16:00. Полосы, мерцающие от жары, сливались с пустыней примерно в той точке, где крошечный всадник, полупрозрачный, как из матового стекла, медленно двигался по туманной розовато-фиолетовой линии, разделяющей землю и небо.

В накопителе потихоньку начали собираться люди. Они говорили шёпотом, как будто подавленные размером и роскошью окружения. Объявили посадку на рейс IA 121. На борту 727-го я устроился в своём кресле и достал экземпляр салонного журнала «Ма'ак» на английском и арабском и читаемый справа налево. От открывался, — или, скорее, заканчивался, — приветствием г-на Л. Аль-Обайди, главного редактора:

«Дорогой пассажир! Золото украшает женщин с древних времён. Сегодня славная иракская женщина жертвует свои золотые украшения в поддержку военной операции, Хадисии 69 Саддама, в отпор варварским правителям Ирана, ополчившимся против нашей страны. Девиз женщины Ирака таков: НАШ ДОМ ДОРОЖЕ ЗОЛОТА, и она сдаёт золото, чтобы Ирак всегда был славен и безопасен под руководством нашего рыцаря Саддама Хусейна».

За этим следовало послание министра транспорта, написавшего:

«Позвольте мне воспользоваться возможностью поприветствовать всех пассажиров, путешествующих (!) самолётами “Иракских авиалиний”. Наша Партия и Революция, возглавляемые Президентом, — Лидером Саддамом Хусейном, — крепко поддерживают Гражданский транспортный сектор. Поддержка выражается в увеличении флота самым развитым самолётой (!)».

На борту 727-го были в основном семьи и немного армейских офицеров, и царила атмосфера курортного чартера. Все толкались и пихались, засовывая постельное бельё, подушки и свёртки ручной клади в багажные отсеки над креслами, кричали на супругов и рассеянно отвечивали подзатыльники

детям, разбежавшимся по салону и игравшим в догонялки. Четыре весьма крепких и невзрачных стюардессы в мешковатой зелёной форме, — добрые мусульманские девушки капитана Яссима, — безучастно за всем этим наблюдали. Завелись двигатели и по громкой связи заиграла лента с «Амор», в исполнении иракского баритона звучавшая как череда команд сержанта-инструктора, лающего на строй новобранцев. Все рванулись на свои места. Соседнее со мной занимала пышнотелая напудренная женщина, видимо, не оповещённая о своих обязанностях в части экономики военного времени — в её ушах были тяжёлые золотые серьги в форме полумесяца. Её лицо напоминало мне перезревший фрукт, она же смотрела на меня прищуренными зелёными глазами навывкате с выражением отвращения.

К носу самолёта подкатил чёрно-жёлтый автомобиль и включил левый поворотник. На крыше у него была табличка «СЛЕДУЙ ЗА МНОЙ». Мы плелись следом, водитель точно указывал свои намерения пилотам, мигая нужным поворотником, провожая нас по пустому полю. 727-й вырулил на полосу и немедленно разогнался; рёв трёх его «Пратт энд Уитни» заглушал сержант-инструктор, принявшийся за обучение рукопашному бою.

Когда мы оторвались и начали набирать высоту в масляного цвета небе, моя соседка завизжала. В паре футов над ней кружила пчела. Когда она спикировала на соседку, так выскочила в проход, хватаясь за кресло, чтобы не покатиться кубарем из-за острого угла набора «Боинга». Стюардесса резко приказала ей сесть, но пассажирка не обращала внимания. Пчела лениво пролетела над её ухом, а потом, ударенная сумочкой, нетвёрдо отправилась вперёд и ужалила бригадира солдат. Тот тоже выскочил в проход, прижав руку к шее, а другой схватив чётки из слоновой кости. Двое бортпроводницы по команде старшего взяли аптечку и пошли вперёд почти как скалолазы.

Самолёт выровнялся и кто-то, к счастью, выключил баритона прямо на крещендо. Когда мы проходили группу высокослоистых облаков, нас чуть потрясло. Пустыня под нами была удивительным образом разлинована ровными квадратами

70. Евфрат поблёскивал тусклой и маслянистой стоячей водой, а небо и земля слились на горизонте в непробиваемую дымку, которую пилоты «Империял» называли Синевой. Мы плыли туда над пепельного цвета ландшафтом. Он казался ровным, но если присмотреться, можно было различить нескончаемую череду глубоких долин и высоких скалистых устоев, наплывающих, как застывшие волны тонированного стекла.

Я не хотел ужинать, — холодная мясная нарезка и маринованная цветная капуста казались стандартным питанием на пустынных рейсах, — так что снова взялся за свой экземпляр «Ма'ака», заметив вступление от редакции под заголовком «Когда работает двигатель самолёта!»:

«Уважаемый пассажир! Пока вы сидите в удобном кресле на борту одного из наших самолётов, наслаждаясь путешествием, глядя в иллюминатор над серебряным крылом туда, где работают двигатели, дающие самолёту способность взлететь и набрать высоту в небе в тысячах футов над облаками, мы точно знаем, что вы понимаете какие усилия нужны, чтобы обуздать механическую силу моторов. Лишь действенные усилия Человека, его навыки и творческое мышление заставляют машину подчиняться его воле».

Мы летели на запад по дуге, чтобы точно обойти иранские зенитные орудия, установленные у дороги на Басру, за которую шли бои, южнее озера Эль-Хаббания, когда-то бывшего промежуточным пунктом для летающих лодок «Имперских авиалиний» и местом, где одна из них, «Кальпурния», разбилась в ночную песчаную бурю в 1938 году, в катастрофе погибли несколько членов её экипажа. Маловысотный участок от Багдада до Басры был одним из самых запоминающихся сегментов маршрута «Империял». Он пролегал над великой Ктесифонской аркой 71, потом над Вавилоном, Уром Халдейским и огромными болотами между Тигром и Евфратом, где люди, стойкие воины, жили на плавучих тростниковых островах. Именно здесь сэр Алан Кобхэм, летевший в 1926 году на поплавковой модификации «Де Хэвилленда DH.50», чтобы показать коммерческий потенциал маршрута, снизился до 40 футов над землёй из-за плохой видимости и был обстрелян

неизвестным болотным арабом. Пуля пробила топливный шланг и сундучок с депешами МИДа для австралийского генерал-губернатора, а потом вошла в лёгкое бортмеханика А. Б. Эллиотта. Сначала Кобхэм решил, что взорвался один из зарядов ракетницы, и только когда Эллиотт передал ему нацарапанную записку со словами «из меня натекло с кастрюлю крови», осознал, что случилось.

Эллиотт умер той ночью от ран в Басре, так что ВВС назначили Кобхэму другого бортмеханика, Э. Г. Уорда, столь же хорошо знакомого с двигателем «Сиддли-Ягуар» (Кобхэм продолжил свой замечательный перелёт туда-обратно, триумфально приводнившись на Темзе у Палаты Общин, где его встречал лорд-камергер и спикер Палаты, мистер Уитли). В Басре хватало механиков. Эта крупная база, обслуживавшая и военные, и гражданские рейсы, располагалась, согласно «Маршрутному сборнику», «на зап. берегу Шатт-эль-Араб, напротив острова под названием Угольный». Пилотов предупреждали об осмотрительности над пароходами, пришвартованными на верфи Маргил, потому что мачты некоторых могли достигать 170 футов высоты, тогда на как аэродром с четырьмя управляемыми полосами нужно было заходить «обычным левым кругом»; воздушное пространство над самой Басрой было строгой запретной зоной.

Сэр и леди Хор останавливались там на обед («Я сидел рядом с гражданским управляющим»), а потом офицеры ВВС преподнесли леди Мод «прекрасный амарский чайный сервиз»). Пассажиры «Империял» останавливались поблизости в гостевом доме Иракской железной дороги (а недалеко водились в достаточном для отстрела количестве утки, гуси, бекасы, степные рябчики и дикие кабаны), где, по всем отзывам, их принимали по высшему разряду. Некий анонимный путешественник в 1934 году писал, что после посадки в сильный ветер в сумерках все расслабились у потрескивающего дровами камина в уютных клубных креслах, прежде чем отправиться ужинать. «Прислуживают иракцы, расторопные и всегда готовые помочь. Они не спят всю ночь, а наутро, пока погодные условия ещё неблагоприятны, будят нас в 5:15 доброй чашкой чая, печеньем и фруктами, греют

воду, суетятся вокруг нас, помогая собраться, и в 5:45 мы уже готовы перед камином в гостиной».

727-й нырнул и заскользил вниз в пурпурную сумеречную дымку. На 3 000 футов мы пересекли пустынное двухполосное шоссе в сторону иракской границы, по которому в более спокойные времена ходил фургон мистера Моберли за припасами для посольства. Потом, всё ещё снижаясь, мы увидели, как автотрасса приподнялась над пустыней и обернулась эстакадной развязкой удивительной сложности, разделяясь, умножаясь и утекая в безлюдную даль множеством битумных рек. С выпущенными закрылками мы просвистели над ярко-оранжевым автобусом, брошенным в песке, а потом вдоль ряда разбитых машин, тянувшимся прямо до торца полосы. «Боинг» выровнялся, приземлился и помчался в сияющую вечернюю зарю; створки реверса открылись, направляя грохочущий выхлоп «Праттов» в противоположную сторону. Мы остановились на некотором расстоянии от терминала, где два месяца назад произошёл теракт. Зайдя в огромный, космической эры 72, автобус, я поддался мрачному предчувствию. Когда я вылетал из Лондона, моя виза ещё не была готова и посольство посоветовало забрать её по прилёту в Кувейт. Но когда автобус отъехал от самолёта, резко затормозив, чтобы пропустить спешащий топливозаправщик «Кафко» с керосином класса A1 для реактивных двигателей, управляемый хмурым бородачом в красной бейсболке, у меня было стойкое подозрение, что никакая виза меня не ждёт.

V

«Империял» начала летать в Кувейт в декабре 1932 года, став первой авиакомпанией, это делавшей. Неуклюжие бипланы класса «Ганнибал» садились на жёсткий утрамбованный песок снаружи городских стен, поднимая клубы пыли. В те годы Кувейт был крошечным нищим эмиратом, живущим ловлей жемчуга, контрабандой и сомнительной транзитной торговлей. Теперь же эта забытая пустошь превратилась в один из крупнейших аэропортов Ближнего Востока, с терминалом, белой цитаделью возвышающимся над 5 436-акровой

асфальтобетонной равниной, уходящей, казалось, за горизонт. Я вспомнил анонимного пассажира «Империял», приземлившегося здесь 50 лет назад и увидевшего городок, «окружённый стеной с башнями через промежутки. В башнях есть бойницы для ружей, но вся постройка — просто глиняная. Вереница верблюдов, связанных хвост к носу, медленно входит в ворота, а араб в развевающемся балахоне мчится на велосипеде сквозь песок к самолёту. Коробейники нередко предлагают на продажу ножи и ковры, но на них нет заметного спроса».

Спустя некоторое время выяснилось, что Кувейт сидит на пятой части разведанных мировых нефтяных запасов. У страны размером с крупное английское графство оказалось больше нефти, чем у Соединённых Штатов и Советского Союза вместе взятых. В наши дни коробейники — это те, кто прилетают заключать сделки с местными жителями. Я заметил, как «Тристар» «Британских авиалиний» привёз очередную их партию, а потом направился в терминал по ярко освещённому белому тоннелю, напоминавшему штрек в соляных копиях. В дальнем конце оказалась невысокая ступенька, о которую я споткнулся, растянувшись у ног угольно-чёрного охранника, смерившего меня удивлённым взглядом и неуверенно схватившегося за револьвер, пока я хромал на отвёрнутой, как водопроводный кран, ступне. Зал прилёта тоже был белым и полным пограничников, одетых как нью-йоркские полицейские. У будок собирались очереди. Величественный старый саудовец, стоявший в соседней, привлёк моё внимание:

— Встань за жёлтую линию! — рявкнул он. На нём была хорошо скроенная галабия, обильно заляпанная едой. — Слышишь меня, англичанин? Назад! С офицером может говорить только один человек за раз.

В ожидании своей очереди я определил, что пятна были от яиц, йогурта и густого зеленоватого соуса, наверное, сливочного. Потом меня подозвал пограничник, выслушал мою историю и направил меня на стойку выдачи виз — деревянный киоск посередине этажа. Там сидел молодой чиновник с глубокими морщинами над глазами. Он вежливо меня выслушал,

попросил подождать и быстро ушёл. В кресле по соседству покачивался чахлый старый индеец в потрёпанных шортах и грязной рубашке, косоглазый, разинувший рот; лицо его было искажено дикой улыбкой безумца. К нам присоединился щеголеватый американец с модным портфелем телячьей кожи и пластмассовой биркой «Конкорда» на его ручке. Он сказал, что неделю пил яблочный сок в Эр-Рияде, а теперь ему светит ещё три дня на яблочном соке в Кувейте. А потом он собирался в Бахрейн, открытый город, ещё не захваченный исламскими фундаменталистами, где намеревался в одиночку устроить дефицит шотландского виски. Я обратил внимание на конкордовскую бирку, на что он ответил, что это совершенно необходимый предмет для любого, кто ведёт бизнес в регионе Персидского залива, придавая носителю статус, открывающий многие двери и привлекающий внимание.

— Не то что бы я сам летал на «Конкорде», — добавил он. — Опасный самолёт. Знаете, что пассажиры просто испарятся, если у него лопнет окно? Мне бирку мама отдала.

Выдающий визы сотрудник вернулся со словами, что моего имени в списке нет. Я объяснил, что подал заявление больше двух месяцев назад и, после многих проволочек и уклончивых ответов, мне сказали, что визу отправили телексом и она ждёт меня в аэропорту.

— Возможно, но её у меня нет.

«Ну да, как и должно было случиться», — сказал я сам себе и спросил, не может ли он позвонить моему единственному моему знакомому в Кувейте, местному представителю «Британских авиалиний» Бобу Ли, и рассказать ему о ситуации. Он согласился попробовать.

Американец спросил:

— Этот парень Ли — ваш гарант?

— Нет, но я работаю над проектом, о котором его авиакомпания знает.

— В Кувейте вам обязательно нужен гарант.

— Я только транзитом, на одну ночь.

— Мой спонсор меня ждёт не дожждётся. Я торгую духами. Женщины тут с ума по ним сходят. Мужчины тоже. Мой гарант заказывает самых дорогих моих линеек столько, сколько другие покупают бензина.

Стойку выдачи виз осадили резкие, нервные бизнесмены, только что прилетевшие «Тристаром» БА из Лондона. Чиновник вернулся, прежде чем начать с ними разбираться, тихо сказал, что Боб Ли придёт сразу, как подготовит самолёт своей компании к вылету в Дубай; мне же, тем временем, стоит пообщаться со старшим пограничником, который, скорее всего, выдаст мне суточную транзитную визу. Я поблагодарил его и оставив его на съедение бизнесменам, прошёл в кабинет старшего пограничника. Этот крепкий мужчина с коротким подбородком и мешками под глазами, напоминающими сдувшиеся воздушные шарики, сидел и читал газету. На нём были коричневая галабия с бахромой и розовая куфия в клеточку. Он поднял глаза и встретил меня сердитым взглядом.

— Не могли бы вы уделить мне минутку? — спросил я.

Он лизнул палец и перевернул страницу.

Я уселся на скрипучем стуле для просителей за его столом и изложил свою просьбу. Он смотрел на меня без всякого выражения, а потом окликнул проходящего мимо его двери мужчину. Человек сказал что-то, что заставило старшего закинуть большую голову и разразиться визгливым смехом. Повернувшись ко мне, он махнул обеими руками и прокричал:

— Нет виза! Нет виза!

Я объяснил, что хочу всего лишь провести в Кувейте одну ночь и показал ему квитанцию кувейтского «Хилтона» с датой и подтверждённый билет на мой рейс в Бахрейн в семь утра на следующий день.

— Нет виза! — проорал он, ударив жирным кулаком по столу.

— И где же мне спать?

Он указал на старого сумасшедшего индийца, бешено улыбавшегося нам со стула:

— На стуле. На полу. Где угодно. Идите прочь.

Он грозно щёлкнул пальцами.

— Вон! Вон!

Тут я сорвался и сказал ему, что он ничуть не лучше иранских террористов, от которых всё это должно было уберечь, но мы оба понимали, что я свалился в безвыходный штопор. Равнодушно облизав свои зубы, он вернулся к чтению спортивной полосы газеты.

Британские бизнесмены слышали наши громкие голоса и, когда я вернулся к стойке выдачи виз, в их взглядах не было ни капли сочувствия. Бремя белого человека [73](#), судя по всему, превратилось в коммивояжёрский чемодан с образцами, и по тоскливо-злобным взглядам, направленным на меня, я сделал вывод, как тяжела стала эта ноша. Чиновник вернулся со стопкой заявок на визы и начал вызывать по именам:

— Патридж Эс.

— Здесь!

— Браунлоу Джей Джи.

— Присутствует!

— Гоатли Пи Эл.

— Да!

Они хватали свои трофеи и торопились прочь, сияя от облегчения и болтая, как школьники. Американец сказал:

— Не дайте этим ублюдкам вас достать.

А потом последовал за остальными в золочёный город, где его бутылочки телесных отдушек по сотне долларов за штуку были нарасхват. Я сел рядом с чокнутым индийцем и дал ему сигарету. Он курил с какой-то демонической энергией, окутав свою голову закрученными облаками, а я посмотрел в «Маршрутный сборник» и обнаружил, что даже в 1943 году в Кувейте ещё не было аэропорта. Самолёты продолжали садиться на песок, что безопасно только в сухую погоду, а единственным наземным ориентиром был примитивный ветроуказатель, приделанный к городским воротам. Не было ни топлива, ни рембазы, а нуждающимся в медицинской помощи советовали обратиться к британскому политическому агенту 74, у которого был запас йода и аспирина.

Единственным способом выбраться отсюда не по воздуху была «пустынная дорога на Басру», либо договориться с ловцом жемчуга и уплыть на его дау. Кувейт, как гласил «Сборник», был «большим огороженным городком», где с ноября по апрель обычным делом были грозы, а весь год — пыльные бури, особенно яростные в жаркие летние месяцы.

Ко мне подбежал подтянутый и бородатый молодой индеец с рацией. Он представился как Рам Менен из «Британских авиалиний», и сказал, что Боб Ли сейчас на телефоне по моему вопросу. Заметив, что у меня австралийский паспорт, он пробормотал это в рацию, а потом проводил меня по белой лестнице в белый зал вылета. Там к нам присоединился мистер Ли, улыбчивый моложавый человек, сообщивший:

— Пока, боюсь, вам не везёт. Я так понимаю, что вы гражданин Австралии, работающий на британскую газету, так что я на связи с обеими посольствами. Британцы кивают на антиподов и на то, что за вас отвечают они, а те говорят, что они поддерживают только путешествующих по поручению правительства. Я пытаюсь связаться с послами и попрошу их поговорить с министерством по делам миграции и уговорить его сделать вам визу. А там мы доставим вас в гостиницу.

Я не успел их поблагодарить, как и мистер Ли, и мистер Менен убежали проводить рейсы в Дубай и Карачи. Я водрузил свою

больную ногу на свободное кресло и устоялся на ярко освещённый хвост «Тристар», напоминавший своей ливреей с британским флагом, кенотаф 75 реактивного века. Аэродромные огни позади него сливались с полным звёзд чёрным небом. Одно созвездие отделилось и упало на землю, оказавшись кувейтским «Боингом-747», другое обернулось аэрофлотовским Ил-62, его четыре турбовентиляторных двигателя разработки КБ Соловьёва гудели, когда он освободил полосу, ослепив меня посадочными фарами, попавшими в поле моего зрения. Потом «Тристар» завёл свои «Роллс-Ройсы RB211» и его начали выталкивать тягачом. Спустя несколько минут, прочитав контрольную карту «после запуска, перед рулением», он медленно укатился в темноту, пока его огни не слились со всеми прочими, чтобы стать частицей сверкающей кувейтской солнечной системы. Я окинул взглядом оборудование стоимостью в миллиарды долларов и подумал, где же была эта страна во времена, описанные кувейтским писателем Халедом аль-Фарагом, на рубеже XIX и XX веков: «Представьте себе огромную территорию, где нет ничего, кроме песка, по которому странствуют дикие звери, без капли воды, чтобы уменьшить тропический жар, не считая той, что спрятана глубоко под землёй; без единого деревца, чтобы защититься от пустыни и облаков пыли, приносимых из-за горизонта».

Боб Ли и Рам Менен вернулись с сообщением, что ни с одним из послов связаться не удалось.

— Наверное, у них сегодня вечером большой дипломатический бараний шашлык, — заметил мистер Ли. Под водительством мистера Менена мы спустились по лестнице в кабинет нового старшего пограничника. Он сказал, что заступивший на смену начальник моложе, лучше идёт на контакт и старше по званию — капитан, и что с ним удалось договориться, чтобы он меня принял. Капитан, однако, оказался столь же неуступчив, как и его коллега, но хотя бы соизволил объяснить, в чём дело:

— Транзитные визы только что отменили. Если бы вы прилетели хоть чуть-чуть пораньше, даже вчера, я бы вас пропустил. Но сейчас единственный способ попасть в страну — найти местного гаранта.

Мистер Ли сказал, что он готов написать письмо прямо здесь и сейчас, принимая на себя полную ответственность за меня, но пограничник постановил, что это идёт вразрез с регламентом и что, будучи персоной нон-грата, я обязан покинуть страну первым доступным авиарейсом.

— Правило номер один, если вас вышвыривают вон, — сказал мистер Ли, пока мы снова поднимались по лестнице, — сделать так, чтобы вас вышвыривали в нужную сторону. В 21:45 вылетает рейс «Галф Эйр» в Бахрейн, это последний сегодня самолёт в ту сторону. Мы вас на него посадим.

Пока мистер Менен решал этот вопрос, мистер Ли, выглядящий человеком, у которого был длинный тяжёлый день, пил кофе и рассказывал, что «Кувейтские авиалинии», главный конкурент «Британских» на прибыльном маршруте в Лондон, — единственная авиакомпания, которой можно рекламироваться в стране.

— И рекламируются они ещё как, — усмехнулся мистер Ли. — У них каждый вечер реклама на телевидении в самое лучшее время, сразу после вечерних новостей и погоды. Но, несмотря на это, наша загрузка всё равно стабильно лучше. Наверное, потому, что, по указу правителя, ни на одном кувейтском самолёте не должно подаваться спиртного.

Он проводил меня к выходу на посадку, отмахнулся от моих извинений за доставленные хлопоты и отправился домой. Только благодаря замечанию грузного канадца, командированного по делам производителя синтетических красителей, я заметил, что на этом выходе посадка на рейс в Дубай. Табло-телевизор показало, что бахрейнский самолёт стоит на другом конце обширного конкорса у выхода, который, как показалось хромающему мне, расположен на полпути до Египта. Я оказался последним пассажиром, но вбегаю на телескопический трап, на полном ходу приложился со всего размаха о хлопающую стеклянную дверь, так что на борт уютного маленького 737-го я зашёл с кровью из носа и фейерверками в голове. Стюардесса, высокая и симпатичная молодая англичанка в элегантном брючном костюме и любопытном головном уборе, похожем на шаль, смирила

меня шокированным взглядом:

— Божечки! Вы что, удираете от ревнивого мужа?

В туалете я привёл себя в порядок и вернулся на своё место незадолго до того, как мы двинулись к полосе 33 Правой. Пока командир притормозил у её границы, пропуская на посадку 707-й «Эфиопских авиалиний» я погрузился в «Вестник» «Импераил», описывавший «городок Ковейт, снаружи которого садятся лайнеры “Имперских авиалиний”», как «плотное и тесное нагромождение арабских селений. С одной стороны морской берег с волноломами и множеством дау для ловли жемчуга». Местными валютами тогда были австрийский талер Марии Терезы и индийская рупия, что весьма польстило самолюбию Его Высочества махараджи Бароды Саяджирао Гаеквада III, остановившегося здесь по пути в Александрию в 1937 году. Один из его помощников писал: «В 11:30 мы приземлились в Ковейте на дозаправку и обнаружили, что мы не можем увидеть города за стеной длиною в семь миль, что окружает его с сухопутной стороны. В стене есть дозорные башни и амбразуры, а построили её, как говорят, в сорок дней. Смотреть здесь нечего, не считая верблюдов, ослов и старых машин различной дряхлости, таможенной конторы, взимающей пять процентов с объявленной ценности всего товара, и лавки старьевщика, где, похоже, равно представлены Аравия и “Вулвортс”. Интересно было бы узнать историю потрёпанной кружки с коронации Георга Пятого, выставленной на почётном месте».

737-й пробежал по первой четверти мили ВПП 33левой и пошёл вверх, прочь от города, блестящего, как ковёр со стразами, где недвижимость теперь переходит из рук в руки по миллиону фунтов за акр. Моей соседкой оказалась шотландская предпринимательница, торгующая неделовой одеждой. Её пухлое лицо и бледные глаза никак не вязались с её резким напористым голосом. Когда я рассказал ей о своём кратком пребывании в Кувейте, она ответила:

— В этом месте меня уже ничего не удивит. Я знаю английскую семью с двумя детьми, мальчику 11 лет, девочке 9. Дети вернулись домой на каникулы через несколько дней после

иранских бомбардировок. Пограничнику не понравились их визы и он запер их на ночь в камере. А за стеной допрашивали подозреваемого. Понимаете? Человека били. Он орал. Утром разъярённые родители наконец вытащили детей в таком ужасном состоянии, что малышка до сих пор лечится у психиатра.

Стюардесса принесла виски, что помогло мне приглушить боль в ноге и на лице. В тёмном море под нами стояли нефтяные платформы, названные именами вроде Сайрус, Лулу, Дорра и Умм. Через проход трое бахрейнских юношей с едва сломавшимися голосами тоже пили виски, сильно их возвеселивший. Они стучали откидными столиками, баловались с откидными спинками и стряхивали сигаретный пепел на пол. Бахрейнская стюардесса, продавшая им виски, лишь застенчиво улыбалась, не понимая, что делать, но тут в хвост примчалась её английская коллега и устроила буйному трио подобающую выволочку строгим тоном:

— Приличным арабским мальчикам не положено пить и вести себя как хулиганы. Так что прекратите сию секунду, не то капитан поговорит с вашими отцами.

Это сработало. Подростки сложили столики и отдали стаканы, помрачнев, как филины. Пока мы заполняли въездные анкеты, я заметил справа по борту за крылом огни Эль-Джубайля и Рас-Таннуры, мерцающие на громаде саудовского берега. Где-то там капитан Твиди, летевший на «Ганнибале» из Басры в Бахрейн, угодил в худшую погоду за всю известную историю этих мест и, со сбоящими компасами, безнадёжно заблудившись и не услышав ни от кого ответа по радио, совершил вынужденную посадку на солончак. Он приказал открыть бар и дождался, пока шторм утихнет, но, готовясь снова запустить двигатели, обнаружил, что колёса увязли в песке. Думая, где же найти подмогу в этой молчаливой и ужасной глухомани, он внезапно увидел группу арабов, ведущих караван гружёных ослов к самолёту. Они остановились, разбили большой шатёр у самолёта и обустроили его коврами и подушками. Потом развели трескучий дровяной костёр и зажарили на вертеле барашка.

Потом капитана Твиди, его экипаж и пассажиров-мужчин, — но, что характерно, не женщин, — пригласили на настоящий пир с фаршированным фисташками ягнёнком, жареными цыплятами, пловом на блестящих медных подносах, арабскими лепёшками, овощами, свежими фруктами и кофе. Чтобы добавить веселья по такому удивительному случаю, капитан включил все огни и освещение самолёта. После еды хозяин, старейшина близлежащей деревни, погрузил всё на ослов и растворился в ночи. Утром он вернулся с верёвками и командой крепких мужиков, которые вытащили «Ганнибала» из песка. Капитан Твиди подарил ему коробку с сотней сигарет «Пролетающие облака», а несколько месяцев спустя «Имperiал» прислала старейшине из Лондона золотые часы с дарственной гравировкой.

Мы начали снижаться к Бахрейну и я вспомнил, что в предыдущий раз бывал здесь с одним из первых коммерческих рейсов «Конкорда» в 1976 году. Его узкий салон был заполнен британскими бизнесменами, разразившимися бурной, как на рок-концерте, овацией, когда указатель скорости показал превышение звукового барьера. Сейчас мы со свистом сели в аэропорту Мухаррак и через мгновения я оказался в приветливом, ярко освещённом зале прилёта, сонно предвкушая первую за день еду и несколько часов непрерывного сна в постели. Но офицер паспортного контроля хмуро посмотрел на мои документы и унёс их в маленькую комнату, немедленно вернувшись:

— Пройдите туда, пожалуйста.

— В чём дело? — спросил я.

— Пройдите.

Я прошёл и обнаружил упитанного лысеющего мужчину, печального, как блаухаунд, изучающего мои бумаги. На нём была чёрная гимнастёрка, как у пожарного. Постучав по моему паспорту, он сказал:

— У вас неправильная виза. Во въездной анкете вы написали, что вы журналист, но ваша виза — обычная деловая,

а не особое разрешение для прессы, которое вам необходимо для въезда в Бахрейн.

Я уставился на его тяжёлые усы и ясные карие глаза, полные меланхолии. На столе стояли в рамках цветные фотокарточки с портретами его детей. Я вдохнул поглубже и объяснил, что люди в бахрейнском посольстве в Лондоне прекрасно знали, что я журналист и чётко понимали цель моей поездки в Бахрейн, но выдали именно такую визу. Более того, у меня есть гарант, и это как раз авиакомпания «Галф Эйр», чья штаб-квартира находится в нескольких минутах езды от этого самого аэропорта.

Чиновник пояснил:

— Я просто делаю свою работу. На этот счёт у нас есть строгие указания. Впускать журналистов без действительной журналистской визы строжайше запрещено.

Я устало кивнул, вспоминая совет Боба Ли: пусть вышвыривают, но в нужную сторону. Нет ли там ночного рейса до Дубая, моей следующей остановки? Впустят ли меня там? Чиновник внезапно потянулся через стол и похлопал меня по руке:

— Не волнуйтесь, мой дорогой. Идите, посидите снаружи. А я несколько звонков сделаю.

Зал прилёта опустел. По нему сновали старики с вёдрами, протирая пол и вытряхивая пепельницы. 737-й, прилетевший со мной из Кувейта, стоял снаружи на пустом перроне, закрытый на ночь, обесточенный и с тёмными окнами. Если меня не впустят и в Дубай, то будет непросто, потому что из Дубая я планировал полететь в Маскат в Омане, где, поскольку мне сразу отказали в визе, мне придётся болтаться в транзитной зоне, чтобы не упустить важнейшую стыковку — летающий раз в неделю через Оманский залив «Фоккер Френдшип» в Белуджистан. Но до него было ещё четыре дня, так что если меня пошлют в Бахрейне и отфутболят в Дубае, я полечу прямо в Карачи, где мне обещали устроить хороший приём и откуда предположительно я смогу попасть

в первоначальный пункт назначения на белуджистанском побережье.

Меня подозвал сотрудник. В руке, украшенной большим золотым кольцом, он держал телефонную трубку:

— Я сказал человеку из министерства информации о вашем случае. Он хотел бы с вами поговорить.

— Мы его разбудили?

— Думаю, да. Но он не обиделся.

Я взял поданную трубку. Чиновник на другом конце провода был бесконечно любезен, внимательно слушая мою историю, иногда задавая вопросы, спрашивая разъяснений по тому или иному вопросу, и в итоге попросил вернуть трубку сотруднику миграционной службы, который её взял, сказал несколько слов и положил.

— Мне приказали вас впустить, — сообщил он, широко и удивлённо улыбаясь, — и извиниться за такой плохой приём, мой дорогой. Надеюсь, вы понимаете, что это всё из-за нашей проклятой бюрократии.

Снаружи тишину тёплой звёздной ночи нарушил гром какого-то дальневосточного 747-го, готовящегося загрузиться топливом и едой на долгий перелёт через Индийский океан. Молодой таксист в безупречно белой дишдаше и куфии быстро набрал скорость, довольный тем, что я заметил электронный компас на приборной панели его новой дорогой «хонды». На окраине Манама он дважды проехал по круговому перекрёстку, сияя, когда компас бешено прокрутился на 360 градусов. У входа в «Хилтон» он вежливо отказался от чаевых: «не требуется»; помахал, резко воткнул передачу и умчался примерно на северо-запад.

Внутри я объяснил администратору, что на самом деле должен был приехать завтра, но нельзя ли заселиться на день раньше? Можно, конечно же! А что-нибудь перекусить? Кофейня, заверил меня он, открыта всегда. Номер был тих и прохладен

— идеальный оазис, чтобы распутать события дня и вписать их в каком-то подобии порядка в блокнот. В кофейне я несколько минут я просто сидел, наслаждаясь гостеприимной и неагрессивной атмосферой Бахрейна. Молодой официант--индеец принял мой заказ с плачем. Другой официант подсказал:

— У него сегодня умер отец, он только что узнал. Все очень опечалены.

Мне тоже взгрустнулось. Позже официант протёр глаза костяшками пальцев и позвонил с телефонного аппарата рядом с моим столиком:

— Да, тётя, я прилечу, если смогу, но тут очень сложные формальности, они могут отнять много времени. Помолись за него, тётя, и не плачь.

Единственным другим посетителем была пьяная девушка в платье с глубоким вырезом. Когда скорбящий официант принёс ей ещё джина, она кокетливо его подразнила и, вероятно не подозревая о его семейной беде, решила подбодрить по-английски с сильным акцентом:

— Ты выглядишь так, будто привидение увидел.

Официант снова расплакался и убежал на кухню. Потом неожиданно сквозь стену донеслись аплодисменты и в кофейню зашла группа молодых людей во главе с крепкой весёлой девушкой с длинными кудрями. Она перехватила мой взгляд и улыбнулась, скомандовав с ланкаширским выговором:

— Двигайте столик к нам. У меня день рождения, мы празднуем. Ты тоже, Моника, — сказала она пьяной женщине. — Давай к нам. Мне торт сделали!

Девушку звали Маджи и она оказалась певицей, работающей со своим мужем, костлявым немногословным парагвайцем по имени Лео, играющим на множестве струнных инструментов, включая 38-струнную арфу из сосны и испанского красного дерева. Дуэт назывался «Лос

Аррибентос» и играл южноамериканскую народную музыку на кабаре-вечерах в соседнем баре «Кавалерия». Её спутники, — друзья, поклонники и коллеги-музыканты, — смотрели на Маджи с восхищением: она источала жизненную энергию и благодушие, и платила за выпивку. Моника, чей взгляд то фокусировался, то рассеивался, оказалась из Цюриха и прилетела в Бахрейн в отпуск.

— Я незаконнорождённая, — сказала она. — Всё, что я знаю о своём папе — он был банкиром и так-скть, князем над людьми.

Она попыталась поднести зажигалку к сигарете, но никак не могла их совместить. Я взял зажигалку и прикурил ей. Вечеринка набирала обороты. Маджи сказала, что дома они с Лео играли в Кэмберли, Бирмингеме, Глазго и клубе «Золотая подвязка» в Уайтеншоу 76. Те-перь же они работают в основном на Ближнем Востоке, потому что сети отелей в Кувейте, Багдаде, Тегеране, Бейруте, Анкаре и Каире платят щедро. Два года они играли в Дамаске и как-то на вечер съездили в Амман, чтобы выступить перед иорданским королём Хусейном, большим поклонником такой музыки. По её словам, они копили на маленький бар на Коста-Брава, где посетителей будет ждать деревенское вино и множество хороших песен.

Прежде чем отправиться спать, я поговорил с бородатым французским врачом, недавно вернувшимся из Верхней Вольты 77, где он работал в бригаде Красного Креста. Он вылетел из Гором-Горома несколько дней назад, а единственным пассажиром, кроме него, на борту «Твин Оттера» компании «Эйр Вольта» была местная женщина, оплатившая свой билет, по его словам, калекбасом дикого мёда.

VI

Утром я отправился на приём к г-ну Хусейну Ятиму 78, известному как богатейший человек в Бахрейне. Своего высокого положения, которым он уступал лишь семье правителя, он добился сочетанием мудрости, здравомыслия и неизменного везения — качествами, весьма уважаемыми

среди бахрейнских финансистов. Ещё он был известен простотой: когда я поймал такси до его офиса, оно повезло меня не модный район банковских небоскрёбов, а в шумный и суетливый квартал рядом с суком — базаром. Здесь г-н Ятим начал своё дело, и так тут и остался, спокойно себя чувствуя в окружении торговцев жемчугом, старыми украшениями, чеканными золотыми кружевами, искусной работы моделями дау, редкими коврами, поделками из меди, крокодиловыми кожами и плодами местного земледелия — виноградом, бананами, манго, лимонами, инжиром, баклажанами, бататом, дынями, сочными как яблоки огромными луковицами и сладкими мясистыми финиками сорта «Наби Салих», которыми славится Бахрейн.

Среди всех этих щедрот сидел г-н Ятим, занимая новое, но скромное современное офисное здание, Ятим Билдинг, со специальными отверстиями в козырьке над тротуаром для почтенных пальм, росших здесь ещё до того, как начали копать котлован под фундамент. В его просторном и тенистом кабинете на первом этаже стояли стол и несколько со вкусом обитых диванов и кресел. Серьёзные индийцы-служащие в приёмной скрупулёзно выписывали от руки письма и грузовые накладные. На узкой улице автомобильные сигналы, велосипедные звонки и неутихающая какофония человеческих голосов играли г-ну Ятиму привычное и уютное многозвучие рабочего дня. На полном лице — седые усы под коротко стриженными седыми волосами, одет в удобную хлопковую дишдашу — униформу сука. Манера общения его вежлива на грани подобострастия: к говорящему он даже немного наклоняется, уделяя ему полное и исключительное внимание. В кабинет неслышно вошёл прислужник с кофе, сваренным с гвоздикой, и г-н Ятим заговорил о самолётах. Они — одна из его страстей и говорил он напором истинного энтузиаста. Впервые он увидел аэроплан мальчиком — старую машину с подкосами из смоковницы, на которой какой-то залётный бродячий пилот приземлился у дворца правителя колёсами по оси в грязь и хвостом вверх. Юный Хусейн был очарован таким визитом с небес и, когда спустя три с лишним десятилетия другой искатель приключений прибыл в Бахрейн похожим образом, г-н Ятим взял его под крыло и стал

покровителем.

— Его звали Фредди Босуорт. Он прибыл сюда в 1950 году ⁷⁹ совершенно разорённым. У него был старый «Энсон» ⁸⁰, купленный по дешёвке у Королевских ВВС, а в Бахрейн он прилетел со смутной идеей устроить здесь аэроклуб. Но у него не было ни денег, ни запчастей. Тогда в Бахрейне не было банков, так что я, — по настоянию своего старшего делопроизводителя, оказавшегося куда дальновиднее меня, — дал Фредди капитал. А потом мы узнали, что у Арабско-Американской нефтяной компании в Дахране есть целый склад запчастей к «Энсонам», которые они с удовольствием нам продали. Так что мы снарядили дау через пролив в Саудовскую Аравию и полностью её нагрузили. Потом мы обратились к правительству за разрешением на развлекательные полёты. Фредди брал по десять рупий с человека за полёт и дела его шли отлично. Летание тут вдруг стало писком моды. Все хотели попробовать полетать и я убедился, как и мой мудрый старший делопроизводитель, что за этим будущее. Мы собрались и создали компанию. Председателем стал Чарльз Белгрейв, британский советник по финансам правителя Бахрейна, Фредди назначили управляющим, в совете директоров кроме него были бахрейнцы братья Кану и я. Мы открыли регулярные рейсы в Дахран и Шарджу, — где стыковались с рейсами «БОАК» в Индию и Австралию, — и делали много картографических и аэрофотосъёмочных работ для нефтяных компаний, так что вскоре нам понадобился новый самолёт. Фредди хотел симпатичный маленький восьмиместный «Де Хэвилленд Голубка» и отправился домой его покупать. Но в учебном полёте, осваивая этот самолёт, он вместе с ним разбился. Никто не знает, почему, но я до сих пор недоумеваю на этот счёт — он ведь был таким хорошим лётчиком. На его место пришёл капитан Боджер, экспансионист той же складки, что и Фредди Босуорт. Он купил «Голубку» и доказал, как и предсказывал Фредди, что этот самолёт может приносить нам деньги. Он нам показал один фокус: если на 15-минутном рейсе в Саудовскую Аравию снять бортовой туалет, то можно снизить затраты на 10 процентов. Так что перед каждым перелётом мы приглашали пассажиров облегчиться за финиковой пальмой, если они желали избежать возможного

позора в воздухе.

Г-н Ятим улыбнулся и потребовал ещё кофе. Он рассказал мне, что образование он получил в Брайтонской школе на окраине Суссекс-Даунс.

— Единственное, чему меня научили в Брайтоне — это как разговаривать. Там я освоил искусство увещевания, хотя и до того получил хорошие его уроки от отца, очень умного и находчивого человека, торговавшего жемчугом и державшего здесь, на суке, аптеку. Каждый год он отправлялся в Бомбей продавать жемчуг и закупать лекарства вроде хинина, аспирина и цитварного семени [81](#). Как минимум однажды его опыт в одном деле принёс ему большую прибыль в другом. Он отправился на важный жемчужный аукцион в Абу-Даби, но, поскольку там он был чужим, его не допустили к торгам. Потом он услышал, что кто-то из купцов страдает от болей в животе. Отец дал купцу большую порцию микстуры доктора Дж. Коллис-Брауна [82](#) и вскоре человек почувствовал себя свежим и здоровым, как дождик. На следующее утро шейх, управлявший аукционом, послал за отцом, закатал рукав и показал иссохшую руку. Отец сразу понял, что у шейха полиомиелит и ему нужно поехать лечиться в Бомбей. Но шейх желал, конечно же, одного из отцовских волшебных лекарств — и получил очень большую порцию фруктовых солей Ино [83](#). Действие её было столь наглядным, что шейх, с полностью очищенным кишечником и глубоко впечатлённый, принял отца в круг особо уважаемых покупателей и объявил, что с этого момента бахрейнский доктор может торговаться за все жемчужины, какие только пожелает.

«Галф Эйр», когда-то маленькая компания, основанная г-ном Ятимом, Фредди Босуортом и их компаньонами, и начинавшая с одного списанного военными «Авро Энсона», теперь имеет 4 200 сотрудников, флот из девяти «Локхид Тристар L-1011» и девяти «Боингов-737», и перевозит более 2,5 миллионов пассажиров в год. Шеф-пилот, капитан А. Р. Аль-Гауд, работает в приземистом одноэтажном здании рядом с перроном аэропорта. Когда я с ним встретился (прямо у окон его кабинета стоял C-130 «Геркулес» ВВС Бахрейна), на нём были

арабские балахон и головной убор, и тяжёлые золотые запонки в форме кинжалов. Крупный, наблюдательный и сдержанный, он рассказал мне, что компания набирает курсантов по объявлениям в газетах четырёх государств, совместно владеющих и управляющих ею — Бахрейна, Омана, Катара и Объединённых Арабских Эмиратов. Отбор неизбежно имеет политическую окраску, поскольку (хотя бахрейнское образование имеет давнюю историю и британские корни, и выпускает кандидатов с прекрасными знаниями обязательных математики и физики) никакого предпочтения бахрейнцам быть не может: всегда стоит учитывать чувствительные точки других правителей, которые будут отчаянно возражать, если их лучшие и умнейшие молодые люди сползут вниз в приёмной таблице.

Капитан Аль-Гауд подробно объяснил свои принципы отбора по сочетанию способностей:

— Если мы понимаем, что у человека не хватает теоретических знаний, мы задаём ему практические вопросы: что вы делаете, если ваш автомобиль встал? Можете ли объяснить, что такое передаточное число? Как летают самолёты? Что вы можете рассказать о тяге, сопротивлении воздуха и подъёмной силе? Если видно, что кандидат действительно это понимает, мы дообучаем его, прежде чем отправить в лётную школу в Соединённые Штаты. Раньше учили в Англии, но там ужасная погода, а инструкторы очень медленные — то, что англичане преподают три года, американцы умеют в два. Мальчики возвращаются домой с удостоверениями коммерческих пилотов и допусками на многодвигательные самолёты и приборные полёты. Потом мы учим их здесь ещё два года — теории, безопасности и выживанию в экстренных ситуациях, а также даём минимум 48 часов на симуляторе 737-го. Далее они сдают экзамены в Управлении гражданской авиации и, конечно, практикуются в кабине. Для этого их отдают в работу на регулярных рейсах на попечение линейного командира-инструктора и старшего второго пилота. Первые 25 сегментов стажёр сидит на откидном кресле в кабине и отвечает на вопросы. Следующие 30 сегментов — помогает готовить борт к вылету, а ещё 30 — пилотирует самолёт после набора 3

000 футов, но отдаёт управление старшим до высоты принятия решения во время захода. Затем выполняет 75 взлётов — но не посадок. Потом вместе с капитаном-наставником отрабатывает взлёты и посадки на пустом самолёте до тех пор, пока наставник не решит, что стажёр готов это делать с пассажирами на борту. Отработка «по-настоящему» занимает минимум 400 сегментов и 500 часов. После этого стажёр теоретически уже достаточно опытен для выпускной линейной проверки лично капитаном флота. Если капитан флота полностью удовлетворён, то стажёр выпускается и становится всего лишь младшим вторым пилотом. Если нет — то нет.

На столе капитана Аль-Гауда захрипела рация. Английский голос, раздражённый, но почтительный, рассказал, что «Тристар» на Дубай задержался с вылетом на полчаса, потому что пара свободных пилотов захотели слетать в кабине подсадкой, а командир поднял шумиху: сторонник соблюдения регламентов, он отказался запускаться до получения всех внутренних разрешений. Капитан проводил меня в соседний кабинет, представил Пату Хиггинсу, — подтянутому, приятному седовласому англичанину, потом попрощался и убежал. Капитан Хиггинс рассказал, что он начал летать по Персидскому заливу тринадцать лет назад на DC-3, и вспоминает те времена без ностальгии:

— Жить стало куда лучше, когда тут появился первый реактивный борт. С июня до сентября здесь сильные песчаные бури и густая пыль крутится на высоте до 12 000 футов, особенно около полудня. А реактивный самолёт просто спокойно летит над всем этим. Что нам до сих пор мешает — так это грозы, они тут случаются и на 35 000 футов, и выше.

Капитан Хиггинс начал летать, развозя работников и оборудование по лагерям нефтяников на месторождениях в пустыне. Он вспоминал:

— Точку обозначали, сжигая старые покрышки. Или, если там был генератор, можно было работников уговорить запустить примитивный радиомаяк. Сиделись обычно на высохшие солончаки, обозначенные сорокагаллонными нефтяными бочками. Если мы везли бедуинов, то они поднимались на борт

вооружённые до зубов саблями и заряженными винтовками, а в полёте, включая взлёт и посадку, любили прогуливаться по салону и болтать с друзьями. Были даже истории, когда в «дакотах» разводили огонь, чтобы пожарить баранину или сварить кофе. Со мной такого никогда не случалось, но это одна из живучих легенд ранних времён авиации Залива, так что думаю, что доля правды в этом есть.

Бахрейнский аэропорт Мухаррак, домашняя база «Галф Эйр», принимает регулярные рейсы 30 международных авиакомпаний. Это один из важных пересадочных пунктов на Ближнем Востоке. Нынешний аэропорт построили для «Имперских авиалиний» после споров с правительством Персии по поводу права авиакомпании работать на побережье Персидского залива. Рейсы «Империял» в Индию садились в прибрежных поселениях, — Бушире, Ленге и Джаске, — с самого открытия маршрута в 1926 году. Но когда Тегеран объявил, что компания обязана пользоваться внутренним коридором, по которому хрупкие машины должны были лететь над горами высотой 14 000 футов, полными лихорадки болотами, солёными пустынями с яростными бурями и даже, в районе Бама, над джунглями с тиграми, Британский совет по воздушным делам втайне начал поиски альтернативы.

Отметив, что новый маршрут, предложенный шахом, проходил над территорией, куда, как ожидалось, в любой момент могут вторгнуться русские, Совет приказал «Империял» и 203-й эскадрилье Королевских ВВС, летавшей на гидропланах из Басры в Рангун, разведать возможные посадочные площадки на Договорном Берегу [84](#).

Южный маршрут (через Кувейт, Бахрейн и Шарджу) заработал в ноябре 1932 года и «Вестник», понимая, что единственное, что может заинтересовать путешествующую публику на новом маршруте — это возможность безопасной аварийной посадки вдоль него, решил успокоить читателей: «Арабский берег спокойный, в том смысле, что можно безопасно посадить самолёт на большей его части и на большинстве островов. Проще говоря, предпочтительнее в случае нужды сесть на острове». Это предпочтение озвучили не пилоты, а «король

Хиджаза и большинство шейхов», которые, «хоть и весьма дружелюбные джентльмены, но столь же и консервативные, и побаиваются, что их народ не будет в восторге от пришествия такого современного новшества, как регулярное авиасообщение». Другими словами, любой попавший в беду самолёт с безнадзорным сбродом пропитанных джином неверных нужно держать от большой земли как можно дальше.

Сперва «Бахрейн у Аравии» привлекал внимание только потому, что пассажиры останавливались там на обед: «Остров расположен посреди архипелага, находящегося под протекцией правительства Индии. Бахрейн — крупный центр ловли жемчуга. Это приятное место со многими виноградниками и естественными колодцами, дающими круглый год воду температурой 84°85. После обеда путешествие продолжается». В более поздних выпусках «Вестник» с удивлением отмечал, что «на этих островах есть автомобили» и описывал местные промыслы, вроде «изготовления тростниковых циновок, выращивания инжира и разведения прекрасных белых ослов». Газета, впрочем, умолчала о том, что в середине лета жара такая, что механикам «Империял» приходилось носить инструменты в ведрах с водой.

Когда «Британские авиалинии» в мае 1982 года устроили в бахрейнском «Шератоне» торжественный обед в честь 50-летия открытия регулярного авиасообщения, в их приглашения была вложена сепийная фотография серьёзного молодого араба рядом с английской парой среднего возраста на фоне «Ганнибала» «Империял» в песчаной пустоши бахрейнского аэродрома. Английская пара, муж и жена в твидовых шляпах и тяжёлых ботинках, выглядели так, будто они собрались по голубику в Эшерский лес, а араб, в тёмных очках, бурнусе и замшевых пустынных ботинках был не кто иной как... Хусейн Ятим! Он мне сказал:

— О «Ганнибалах» лучше всего я помню то, что они могли потряхнуть пассажиров в совершенно спокойном воздухе. «Терминалом» здесь была бараста, хижина из вязанок сушёных пальмовых листьев, со стрелками снаружи. Одна стрелка указывала на Лондон, другая на Карачи. Ещё снаружи висел

большой латунный колокол с плетёной верёвкой. Четыре удара обозначали приближение самолёта, шесть — готовность к вылету.

В январе 1933 года «Вестник» радостно сообщал, что новый маршрут вдоль Договорного Берега «уже явно показывает свою пользу торговцам региона. Этот район — центр торговли жемчугом и шейхи находят, что сейчас они могут, благодаря “Имперским авиалиниям”, всего за несколько часов преодолеть путь, раньше занимавший несколько дней». Когда маркиз Лондондерри, государственный секретарь по делам авиации, в 1934 году совершил краткую остановку в Бахрейне, он тоже размышлял об улучшении сообщения: «Мы приземлились в полдень и я наслаждался короткой прогулкой под солнцем под безоблачным небом в компании политического агента полковника Лоха и миссис Лох. Они рассказали мне, как сильно изменилась их жизнь с прибытием “Имперских авиалиний” — от Лондона их теперь отделяет всего одна неделя вместо пяти. Они снова стали частью мира, который они, как им казалось, покинули».

Многие транзитные пассажиры высказывались о скудном выборе сувениров. Например, газета «Мадрасская почта» писала, что единственными местными «диговинками» в продаже были «пузырьковый жемчуг и палочки, которыми его ловцы зажимают себе носы». А анонимный путешественник, прибывший в Бахрейн после завтрака из кукурузных хлопьев, яичницы, чая и хлеба с маслом, съеденных на высоте 3 000 футов, заметил, что «Бахрейн — достаточно большой городок с огороженными дворами и домами под плоскими крышами, но аэродром от него удалён и находится на плоской песчаной пустоши, где только маленькое укрытие из плетёной травы защищает от пронзительного холодного ветра. Здесь нас осаждали торговцы жемчугом. Жемчужины не так уж хороши, но интересны в качестве сувениров».

В 1937 году махараджа Барода Гаеквад остановился в Бахрейне во время перелёта в Александрию. Его помощник писал: «Хотя воздух и приятен, остров выглядит совершенно голым, а аэродромные строения — это просто хижины и палатки

в песчаной пустыне. Рыба изобильна, — она составила основу нашего превосходного завтрака, — но в отсутствие другого корма из неё состоит основной рацион скота, так что местные жители жалуются, что даже у молока рыбный привкус. Интересно, что подданных махараджи можно найти на Ближнем Востоке решительно везде: перед отправлением нам сообщили, что главным универсальным магазином Бахрейна управляет г-н Ашраф из Барода».

Всё это я читал в баре «Кавалерия» в «Хилтоне» — прохладном и тускло освещённом зале, где на отделанных панелями стенах висят сабли, а глубокие кожаные кресла отполированы, как сёдла. Немного задержавшись в дверях, вошла женщина и двинулась в мою сторону. Это была Моника из Швейцарии, с которой я познакомился прошлым вечером. «Здрасьте!», — сказала она, села и заказала большой джин-тоник. На ней было жёлтое летнее платье, голые руки были белы, а кожа уже начинала понемногу увядать; лицом же, — гладким, симпатичным и с кричащим макияжем, — она казалась на десять лет моложе своего возраста.

За первым стаканом она мне рассказала, как хорош Бахрейн для отпуска, а потом описала свою квартиру в Цюрихе, расположенную так близко к зоопарку, что слышно рычание львов во время кормления. За вторым призналась, что приехала в Бахрейн вовсе не в отпуск, а продала квартиру и переехала насовсем. Может быть, для неё найдётся работа. Дома она была личной помощницей руководителя кондитерского производства и была уверена, что найдётся желающий хорошо ей платить за организаторский опыт и деловую хватку. Посреди третьего наконец сказала, правду:

— Я хочу найти тут араба. Им нравятся белые женщины. Это несложно. Сегодня я встречаюсь с банкиром. Очень хорош собой, успешен, безумно богат — настоящий милашка. Он уже женат, но говорит, что может обеспечить меня симпатичной маленькой квартиркой. Конечно, дорогуша, настоящие сверхбогатые арабы все в Саудовской Аравии, и я там, в Эр-Рияде, один раз была со своим швейцарским боссом по делам. Но это не лучшее место, чтобы найти любовника. Все боятся

религиозной полиции, которая рубит головы женатым мужчинам, пойманным на измене. Они ненавидят белых женщин, потому что думают, что мы плохо влияем на арабских мужчин.

Я рассказал ей байку, услышанную в Лондоне, о том, что религиозная полиция ворвалась в британское консульство в Эр-Рияде, когда кто-то повесил на стену фотографию Собора Святого Павла. Бригада этих отморожков примчалась на джипе с кисточками и затёрла крест на вершине огромного купола Рена.

— О, да, кресты приводят их в бешенство. В Саудовской Аравии запрещён даже крест «Свиссэйр» — когда он появился на рекламных плакатах, собирались толпы и кидали в него камни. Но по-настоящему все взбесились, когда какой-то религиозный полицейский обнаружил, что на эмблеме «Саудии», их собственной авиакомпания, пробел между двумя знаками арабского письма выполнен в форме креста 86. Вот так кризис! Сам король сказал, что шокирующий пробел нужно убрать. Нарисовали новую эмблему, где все пробелы изучил комитет мулл. Перекрасили все самолёты, напечатали новые билеты и багажные бирки, все рекламные материалы выпустили заново — даже бумагу для записок и офисные бланки для записок. Это им обошлось в МИЛЛИОНЫ!

Она усмехнулась, а потом встала, чтобы подготовиться к свиданию с банкиром. Я посоветовал ей торговаться пожестче ради хороших условий, и грустная одинокая женщина в дешёвом жёлтом платье ушла. В фойе меня задержал управляющий отеля, в чьи обязанности, видимо, входили связи с общественностью: при виде меня он обязательно рассказывал что-нибудь интересное о местных реалиях. Сейчас, пока мы наслаждались солёным вечерним воздухом у парадного входа, он сообщил:

— А вы знали, что Бахрейн берёт немало своей сладкой воды из источников на морском дне? Это прекрасная вода, одна из лучших, что я пробовал. В городе до сих пор есть две фабрики по изготовлению льда и летом они работают круглосуточно. У отелей есть собственное оборудование,

и когда мы не справляемся со спросом, мы одалживаем друг другу лёд. В Бахрейне в жару кубики льда — своего рода валюта, почти равная доллару.

Я знал, что раньше он работал в Джидде и спросил его, приходила ли к нему когда-нибудь тамошняя религиозная полиция.

— Ага, они к нам заглядывали и проверяли, что мы соблюдаем закон, запрещающий женщинам купаться и загорать. Кажется, это случилось потому, что какая-то тупая стюра «Эр Франс» - как-то вышла к бассейну отеля топлесс. Запрет ввели в тот же день. Позже, чтобы девчонки из авиакомпаний не подняли бунт, нам пришлось устроить специальную площадку для загара на крыше отеля. Это самое высокое здание в городе, так что, если религиозная полиция не работает с вертолётa, заметить этого нельзя. Девочкам приходилось лазить туда через машинное отделение лифтов, но мы выдали им специальные ключи и наказали держать язык за зубами, так что все остались довольны. Здесь в «Хилтоне» у нас тоже останавливаются экипажи. «Сингапурские авиалинии» — наш постоянный клиент, они всегда держат под бронью 52 номера, потому что каждую ночь в Бахрейн прилетают два их 747-х. Но мы помогаем и некоторым европейским перевозчикам. Для авиакомпаний у нас очень конкурентные цены, потому что в этой части света блондинки, сидящие в фойе и кофейне, идут бизнесу на пользу.

Я пошёл прогуляться. Вечернее небо было апельсиново--лимонного цвета, а дизельные дау, шлёпающие в сторону Саудовской Аравии, оставляли розовые следы. Остров Манама всего на несколько футов выше уровня моря, так что дау двигались как бы по Правительственному шоссе, игнорируя красный свет светофоров и удаляясь мимо небоскрёбов делового центра, роскошных отелей и банков. В одном из последних, как меня заверили, держит свой личный текущий счёт саудовский король Фахд, ежедневно переводя туда телексом несколько миллионов долларов. На палубах дау сидели одетые в чёрные хламиды саудовские женщины, ездившие в гости или, быть может, купить эротичного нижнего

белья и выпить чуть-чуть шампанского.

Так было не всегда. В 1943 году, задолго до того, как Бахрейн стал нефтедолларовой цитаделью из хрусталя и хрома, «Маршрутный сборник» предупреждал: «Здесь немало болезней, — малярия, дизентерия и ушные инфекции, — так что будьте начеку. Промышленное кондиционирование воздуха ещё не работает. А когда заработает — обязательно им воспользуйтесь. Ошибочно думать, что ночь в кондиционированном здании не стоит хлопот. Будьте осторожны на местном бахрейнском базаре. Еда, купленная там, неизбежно грязная». Однако провизия в столовой считалась безопасной. «В Бахрейне подают напитки со льдом и мороженое. Они готовятся под наблюдением врачей и их можно употреблять без опасений. Но не ешьте и не пейте слишком много, особенно на голодный желудок. Не пейте спиртного до захода солнца».

В середине утра я сел на самолёт до Дубая. На стойке регистрации толстая молодая англичанка с толстой маленькой дочкой в прогулочной коляске спорила о двух местах до Лондона. Сотрудник говорил, что мест нет, и что она не подтвердила свою бронь. Женщина отвечала, что подтвердила по телефону. Сотрудник сказал, что у него нет никакой записи о подтверждении, да и вообще самолёт битком. На это женщина спросила:

— И что же нам делать? Куда идти? — и расплакалась. Её дочка тоже разревелась, точно в тон и в размер, так что хныкали они гармонично. Я оставил схватившегося за голову агента регистрации и сел на «Тристар» «Галф Эйр». Все бортпроводники были молодыми стройными англичанами в элегантных оранжевых блейзерах и выглядели, как сборная по крикету по пути на матч. Над моим креслом была картинка с классическим арабским видом — финиковые пальмы, дау, верблюды, минареты... и довольного вида европейским наёмным рабочим в каске, чьи огромная зарплата и непробиваемая схема уклонения от налогов были, несомненно, основой его хорошего настроения.

Стюардесса в брючном костюме держала в руках кусок ремня

с пряжкой и разыгрывала грациозную пантомиму под аккомпанемент записанной инструкции: «Застегните ремень так... расстегните так... затяните или ослабьте так» и похожих на оружейные щелчков пряжек по всему салону. Мой сосед, жёлчного вида пожилой англичанин с кожей хрупкой, как свитки Мёртвого моря, тихо пробрюзжал:

— Хорошо, что она не пытается нам показать, как надевать срные парашюты.

Наш «Тристар» тронулся в сторону 13 000-футовой бахрейнской ВПП. Массивные двухщелевые закрылки Фаулера были выпущены, управляли ими не пилотские мышцы и сухожилия, а система гидравлических сервоприводов с четырёхкратным независимым резервированием. На кромке полосы, у одинокого ветроуказателя и поляны с ярко-зелёными растениями, взревели турбины «Роллс-Ройсов RB211». Через несколько секунд мы поднялись над пальмовой рощей и белой виллой у пляжа, наша тень пронеслась над аквамариновой водой пролива, уменьшаясь с набором высоты. Она проскользнула над рифом, в укрытии которого плескалась большая белая акула, погнавшаяся за парой дау, шедших, как эсминцы, с кильватерными следами, растекающимися подобно кружевной невестинной фате. Мой сосед их заметил:

— Который справа — это самбук. Думаю, бахрейнской постройки, с таких обычно ловят жемчуг. А другой — бум-сафар, обычный грузовой. Наверное, везёт саудовцам контрабандный шотландский виски. Или должен, если на борту есть хоть чуть-чуть мозгов. Там 80 баксов за бутылку дают.

Через проход, обхватив синее ведёрко, сидела женщина в чёрном никабе с вуалью. Видны были только её пальцы, унизанные кольцами с бриллиантами и с ногтями дикого огненно-алого цвета.

Мы были уже далеко над Заливом, в отличие от «Ганнибалов», которым предписывалось при любой возможности держаться на расстоянии планирования от берега. «Маршрутный сборник» отмечал, что «на этом этапе карты откровенно ненадёжны». На первых 60 милях «иногда встречаются маленькие деревни

у колодцев, но ни одна не может считаться явным ориентиром. Следующей точкой должен быть городок ДОХА. Он хорошо узнаваем благодаря тому, как он изгибается к берегу, а также светлой крепости. Посадочная площадка обозначена на картах неверно. От ДОХИ маршрут пролегает через море до ОСТРОВА ЯС. Теперь нужно взять курс на АБУ ДУБАИ [87](#), по маршруту есть несколько плохо картографированных островов. Городок АБУ ДУБАИ различим как маленькое прибрежное селение с заметным минаретом. Площадка для аварийной посадки там расположена К ЮГУ. От этой точки маршрут лежит прямо по берегу к ШАРДЖЕ. Легко опознаваемый городок ДУБАЙ — первое местное селение заметного размера, построенное по берегам большого и приметного устья. В девяти милях далее по берегу город ШАРДЖА в устье ручья Шарджа — и именно в Шардже, знаменитом порту компании, пассажиры «Империял» ужинали и ночевали.

Мой сосед рассказал мне, что занимается морскими грузоперевозками. Работает в Лондоне, но эти места знает хорошо; Ближний Восток — его вотчина и, хотя ранний период «Империял» предшествовал началу его работы здесь лет на десять, те времена были ещё достаточно близки ему, чтобы он знал о пилоте одного из «Ганнибалов», — «Хорсы», насколько он помнил, — вылетевшего из Басры как-то ночью в 1935 году, не предупредив о своём прибытии Бахрейн:

— Дело кончилось тем, что в Бахрейне ему не осветили площадку, он пролетел мимо и сел в пустыне в ста милях южнее. Когда на следующий день прибыл отряд спасателей, они увидели, как толпа бедуинов выгнала пассажиров и экипаж из самолёта, впрягла в него стадо верблюдов и буксировала его на металлолом.

Мы снижались. На заходе мы прошли над танкером и несколькими буровыми платформами, а потом включились табло «Пристегните ремни» и мы прогудели над бесцветным морем, идеально сев в Дубае.

VII

Визу по прилёту я получил на месте и без нервотрёпки, точно так, как обещали в лондонском посольстве Объединённых Арабских Эмиратов. Терминал маленький и вычурно милый, выстроенный вокруг рядов тонких колонн, чьи верхушки раскидываются, как финиковые пальмы. В контрольно--диспетчерской вышке, напоминающей крепкий минарет, дубайские авиадиспетчеры сидят в 92 футах над пустыней, муэдзинами вызывая пилотов на частоте 118,3 МГц. Полоса, бывшая просто утрамбованным песком, пока не прилетели первые турбовинтовые «Виконты» и её не сдули, используется совместно эскадрилей дубайской полиции и личным авиаотрядом правителя, шейха Аль-Мактума. Шейх владеет целым флотом «Боингов», которые возят его самого и его помешанных на лошадях сыновей по европейским аукционам годовалых скакунов и ипподромам.

Центр города расположен в трёх милях и отделён от аэропорта плоским пыльным ландшафтом, залитым белым светом. Дорога идёт мимо офисов и мечетей семейства Лутах, ведущих местных коммерсантов. На круговом перекрёстке стоит скелетоподобная бетонная башня с часами на четыре стороны под верхушкой. Три циферблата показывали разное время, но по среднему получалось, что я не опаздываю на обед с мистером Дэвидом Лоусоном, дубайским представителем «Британских авиалиний», и г-ном Насером Абдулом Латифом, в 1931 году переводившим на арабский первое соглашение о воздушном движении между Британией и крошечным государством Шарджа. Машина проехала по шоссе Аль--Мактума к «Шератону», где меня уже ждали мистер Лоуфорд и г-н Латиф.

Мистер Лоуфорд оказался приятным моложавым человеком, чьё восхищение полётами, — когда-то он сам подумывал стать коммерческим пилотом, — простиралось к самым истокам авиации в Персидском заливе. Это его восприятие отрасли через призму истории явно импонировало г-ну Латифу — бодрому пожилому джентльмену в элегантном халате, пышущему энергией, идеями и информацией. Однако всё, что он говорил, произносилось тихо и размеренно, как семейным адвокатом. От нашего столика открывался вид на Ручей 88 —

широкий водоём, рассекающий город как уменьшенная копия Большого венецианского канала. Прямо под нами была пришвартована роскошная океанская яхта с идеально чистыми тиковыми палубами и блестящей, как стекло, краской.

— Она принадлежит саудовскому предпринимателю, — сказал г-н Латиф, — сделавшему состояние на выращивании овощей в пустыне. Летом он через Красное море идёт в Средиземное и проводит сезон на модных курортах — Сан-Тропе, Монте-Карло и других. Остальную часть года яхта стоит тут, а хозяин летает на своём личном 707-м с постоянно нанятым экипажем «Британских авиалиний».

— Даже двумя экипажами, — добавил мистер Лоуфорд. — Есть ещё и запасной. А личный номер в «Шератоне» готов принять его 52 недели в году.

— Всё благодаря морковке, — усмехнулся г-н Латиф. Он съел маленькую жареную рыбку и перешёл к делу. По его словам, в переговорах с «Империял» он участвовал просто потому, что его отец в то время был британским политическим агентом:

— Связь моей семьи с британцами была сугубо родственной. Британский резидент изначально располагался через залив, в Бушире, в Персии, и один из моих предков выхлопотал себе назначение сюда помощником политического агента в 1850 году. Впоследствии ещё один предок стал полноценным политическим агентом, — кем-то типа консула, эта должность была доступна и арабам, хотя сам резидент всегда был англичанином, — и мы занимали этот пост несколько поколений до 1935 года, пока мой брат его не оставил наконец, чтобы сосредоточиться на бизнесе. Мы привезли в Дубай первый автомобиль и первые телефоны, и основали первую электрическую компанию.

Он отхлебнул воды «Перье».

— Переговоры с британской стороны вели сэр Хью Биско и полковник Диксон, прибывшие на канонерке «Люпин». Судно стояло на рейде у Шарджи и каждое утро флотский баркас привозил их на берег на встречи с правителем Шарджи,

султаном бин Сакром. Это была кульминация долгого и сложного процесса. После того, как персы запретили «Империял» летать вдоль северного берега Залива, британцы начали переговоры со всеми шейхами на этом берегу для получения посадочных прав для своих летающих лодок, — планировалось использовать «Калькутты». Гидросамолёты считались необходимостью для длинного перелёта над морем в Гвадар в Белуджистане.

Он взглянул на меня:

— Вы, как я понимаю, туда летите? Вас впустят?

— Послезавтра.

Он медленно кивнул.

— О том месте ходят всякие странные слухи.

Но прежде чем я попросил подробностей, он продолжил:

— Британцы встретились с серьёзным сопротивлением, потому что шейхам казалось, что когда придёт компания, их женщины и рабы сбегут в конторы представителей «Империял», прося убежища. Правитель Шарджа согласился только тогда, когда друг из Парижа, разбиравшийся в мироустройстве, заверил его, что «Империял» принесёт Шардже славу, и что представитель компании, не имея дипломатического статуса, не может никому предоставлять убежище. Так что Шарджа поддалась и согласилась принимать летающие лодки. Однако «Империял» отказалась от гидросамолётов и переключилась на сухопутные, потому что появились восточные варианты больших новых «Гераклов» HP 42 с особой рассадкой для дальних рейсов в колонии (там было меньше пассажиров), дополнительными топливными баками и увеличенной дальностью, специально для этого маршрута. До Гвадара они долетали без опасений, так что правителя уговорили разрешить постройку аэродрома. Но в ночь перед подписанием сэр Хью умер от сердечного приступа в офицерской кают-компании на борту «Люпина», поэтому за него соглашение подписал, несмотря на расстроенные чувства, полковник Диксон. Строительство

аэродрома и фортом началось почти сразу, им руководили лётчик-лейтенант МакКей из Королевских ВВС и его индийский помощник Натта Сингх. Поскольку в Шардже было весьма беспокойно, «Империял» хотела построить крепость вроде той, что была в Рутба-Уэллс в иракской пустыне. Но начать нужно было с сооружения бараки, чтобы строителям было, где жить, и по такому случаю меня назначили представителем заказчика на строительстве.

Г-н Латиф слегка улыбнулся, отодвинул рыбу и съел несколько виноградин.

— Камень для форта взяли местный, а цемент доставили из Басры. Первым представителем «Империял» в Шардже был англо-индиец мистер Джеймсон. Его иракский радист, Абдулла Дхафей, — чья радиостанция была первой в Шардже, — тоже жил в форте и хотел поселить там своих жён. Британский резидент это запретил, опасаясь, что жёны Дхафея будут раздражать остальных сотрудников, поскольку в Шарджу назначали только холостяков. Потом мистер Джеймсон нанял двух поваров из Карачи, а официантами и уборщиками — персов из Джаска. Внутри форта местные не работали. Арабы не понимали этой работы. Единственным, к чему они считались пригодными, было военное дело, так что мистер Джеймсон нанял у правителя 25 оманцев и бедуинов, дал им старые английские армейские винтовки «Ли Энфилд» и поставил их охранниками. Незадолго до первого самолёта прибыл мистер Барнард, первый инженер, с помощником-евреем, чьё имя я забыл. Наконец, всё было готово и 6 июня 1932 года прибыл первый рейс из Бахрейна, НР 42 «Ханно» под командованием капитана Элкока. Он приземлился, подняв облако песка, и зарулил прямо в крепость, где охрана заперла самолёт в специальном загоне с колючей проволокой.

Г-н Латиф продолжил рассказ описанием впечатляющих современных удобств крепости, но я о них уже знал из «Вестника», объявившего, что новый промежуточный пункт, «хоть и удалён от цивилизации, имеет современные удобства, электрическое освещение и вентиляцию, холодильники, горячие ванны и душевые. Дом отдыха сооружён в виде

крепости, а шейх предоставляет арабскую охрану для защиты от бедуинских набегов. Есть пять человек европейского персонала и обученные индийские слуги. Пассажирам воспрещается посещение города Шарджи без особого дозволения шейха, которое нужно запросить заранее. Резиденцию шейха легко узнать по его штандарту (красному с белой каймой), который всегда поднят на одной из башен, когда он на месте».

Я изложил это г-ну Латифу, сказавшему, что да, прислугу из Джаска вполне могли заменить на индийцев, но что лучше бы мне сейчас съездить и увидеть всё своими глазами:

— Шарджа совсем рядом с Дубаем, на машине всего полчаса или около того. Форт до сих пор стоит и удивительно хорошо сохранился.

Мистер Лоуфорд вызвался меня отвезти прямо туда. Мы закончили обедать, попрощались с г-ном Латифом и поехали. Кондиционер в автомобиле работал на полную мощность, наполняя салон облачками холодного пара. Мистер Лоуфорд сказал, что исторически отношения между Дубаем и Шарджей были непростыми, но сейчас два эмирата дружат. Однако я подозревал, что прошлые склоки ещё не забыты. Неугомонный и успешный Дубай прославился своей энергичной погоней за богатством, а Шарджа так и осталась сонной провинцией. И ничто не показывало эту разницу между хищным зверем и жвачным животным, как международные аэропорты.

Оборудованные на все деньги лучшей техникой, они расположены так близко друг к другу, что иногда пилоты ошибаются и садятся не там. Но хотя ведущие мировые авиакомпании дерутся за право работы в Дубае, Шарджа интересна немногим. Её клиенты — пара перевозчиков из Йемена, — «Альйеда — Авиалинии Демократического Йемена» по средам отправляет из Аданы «Боинг-707» с одним туристическим классом, а «Йемения — Йеменские авиалинии» по пятницам летает в Таиз, — и авиакомпания УГА Китая, еженедельно летающая на 747-м во Франкфурт с дальнейшей стыковкой до Балтимора. Истинное положение Шарджи можно

понять, изучив «Справочник мировых авиалиний Эй-Би-Си». На момент написания этой книги рейсам в Шарджу и из неё было отведено всего 14 дюйм-колонок 89, тогда как Дубай занимал 515-дюйм-колонок и загрузка там в 37 раз больше. Хотя даже Шарджа может снисходительно смотреть на крошечный эмират Рас-эль-Хайма, у которого всего 5,5 дюймов в «Справочнике». В тамошнем шикарном новом аэропорту нет рейсов по понедельникам, один по вторникам и два по средам. Эмират производит сушёные акульи хвосты для малазийской фармацевтической промышленности, так что, не считая редких чартеров с аптекарями из Куала-Лумпура, мало что беспокоит морских орлов, выющих гнёзда между антеннами ближнего привода.

Мы подъехали к Шардже. Между двумя эмиратами ещё есть несколько акров открытой пустыни, но очевидно, что растущие окраины скоро встретятся и соединятся. По пути вдоль грязного ручья Шарджи я смотрел на город — беспорядочное собрание небоскрёбов на фоне жаркого белого неба, как будто - кто-то решил построить копию центра Кройдона в Долине Смерти. Унылое место. У лагуны Аль-Хан мистер Лоуфорд свернул направо в промзону со складами и хижинами. Большая реклама убеждала: «СЧАСТЛИВАЯ КОРОВА — гхи 90 со вкусом сливочного масла», а ржавый жестяной знак, изрешечённый пулями, гласил: «Улыбайтесь, вы в Шардже!». В песке блестели пустые банки из-под газировки. На длинной широкой дороге мрачные подростки в бурнусах гоняли на износ новые «датсуны». Мистер Лоуфорд кивнул в их сторону:

— Они на старой полосе «Империял».

Подождав, пока мимо пронесётся «Блюбёрд» с дымом из-под капота, мы пересекли полосу и остановились у тяжёлой угловатой бетонной постройки 91, напомнившей мне заброшенную провинциальную тюрьму.

— А это — форт.

Мы вышли из машины. Мистер Лоуфорд сказал мне, что, как ему кажется, мы припарковались ровно там, где ночевали в своих загонах из колючей проволоки НР 42. Я рассеянно

кивнул, надеясь как-то почувствовать дух тысяч тех, кто в этой маленькой цитадели принимал ванны, ужинал и немного спал. Но никаких следов не было, я ощущал только вулканический жар солнца и рёв добрых японских моторов, доводимых до металлолома на дороге позади. На одном углу крепости возвышалась башенка — наполовину диспетчерская, наполовину дозорный пост. Отсюда охранник высматривал на горизонте бандитов, а иракский радист Абдулла Дхафей общался с подлетающими пилотами и следил за сверхъярким маяком на крыше, который ясной ночью было видно за 80 миль.

Фасад форта, глядящий на мир, оказался закрыт и безлик: несколько зарешёченных окон и, под завершием башни, линия бронированных амбразур. Их использовали по назначению, видимо, лишь раз, во время Шардже-Дубайской войны 1940 года, когда аэродромных охранников на действительную службу призвал правитель, в чьём арсенале, согласно книге Дэвида Холдена «Прощай, Аравия» была древняя португальская пушка, «стрелявшая поршнями, снятыми со старых автомобильных двигателей. Пушечные ядра были таким дефицитом, что ежедневно после вечерней молитвы объявлялось перемирие, чтобы обе стороны прочесали поле боя в поисках старых ядер, которые можно было бы использовать на следующий день». Сегодня поблёкший форт из песчаника приобрёл фактуру и цвет окружающей его пустыни.

Через главный вход, когда-то оснащённый тяжёлыми стальными дверями, мы вошли в тихий тенистый двор. Несколько хорошо политых деревьев росли на приподнятой клумбе, огороженной камнями, чирикали воробьи, а из одной из старых спален доносилось сонное жужжание электрической пилы. Атмосфера была раздумчивой, напоминающей маленький ближневосточный монастырь. Я отправился на поиски знаменитой душевой, единственной доступной пассажирам между Индией и Ираком, и быстро вошедшей в лексикон опытных путешественников: ванная Шарджи стала таким же прославленным заведением, как и бар «Раффлз Лонг» — но ни от неё, ни от грохочущего медного водопровода не осталось и следа. Спальни, выходящие во внутренний

дворик, стали затхлыми, грязными и пустыми; по полу шастали скорпионы, с выцветших потолков рваной москитной сеткой свисала паутина. В стене дворика был ржавый железный крюк, на котором, по словам мистера Лоуфорда, висел латунный колокол, созывавший пассажиров на посадку.

Пассажиры в целом благостно относились к «истинно приятному жесту в пустыне» [92](#). Маркиз Лондондерри выразил общее отношение, назвав его «победой над множеством трудностей». Признавая, что «роскошеств нет», он, тем не менее, ценил возможность «принять хорошую ванну и поужинать перед тем, как отойти ко сну» (корреспондент «Мадрасской почты» наслаждался даже домашними радостями вроде «игры с чёрным и белым кроликами начальника аэродрома»). В дни расцвета, как написано в газете «Скала» из шотландского городка Дамбартон, в Шардже был «отель, совмещённый с крепостью, выстроенный в форме пустого квадрата. На двух противоположащих по диагонали углах построены укреплённые башни, крыша и стены тоже крепкие, а в стенах есть бойницы для ружей. Есть огромная сдвижная стальная дверь толщиной в $\frac{3}{4}$ дюйма. Вокруг укрепления, примерно в 80 футах от стен уложено ограждение из колючей проволоки, сплошное, не считая двух проёмов, через которые въезжает и выезжает самолёт. Мы приземлились в пустыне и вошли в дверь форта. Солдаты-бедуины с винтовками охраняют объект от нападений местных бандитов, а пассажирам наказано не выходить за колючую проволоку. После ванны и сытного ужина прогулялся, а потом спать».

Ещё один анонимный автор в журнале «Обозрение ТИСКО» [93](#) вспоминает «огромные стальные двери», еженощно закрываемые и запираемые на засов. Прямо перед закрытием «я прошёл сквозь них, чтобы забрать забытую в самолёте книгу; у ворот дежурят пять охранников в чёрных халатах. Я не знаю, что больше меня беспокоит — неведомая угроза, от которой они нас стерегут, или сами эти охламоны. В гостинной мы встретили пассажиров с самолёта на Карачи и за коктейлем рассуждали о том, что завтра мы будем в 2 000 миль друг от друга. Гостиная, спальни и прочие удобства в крепости чистые, комфортабельные и хорошо устроенные, <...> а обед,

продукты для которого привозят, наверное, из Карачи и Багдада, первоклассный. Каждый вечер выдаётся печатный листок со сведениями о ночёвке, курсах обмена валют, времени вылета и еде на следующий день. Мы нашли, что завтра наш вылет в 5 ч. утра, так что гостиная вечером опустела рано».

«Пятница, 23 февраля 1934 г., 5:30 утра. На востоке едва разгорается заря, а мы уже идём к самолёту и рассаживаемся по местам. Утренний воздух холоден и свеж; по мелкому плотному песку посадочной площадки идти приятно. В 5:40 запускаются двигатели и мы подъезжаем к точке разбега. Точно в 5:45 поднимаемся в воздух. В нарастающем свете зари береговая линия всё дальше от нас, её можно различить по нескольким огонькам рыбацких деревень. Мы устраиваемся в мягких креслах, чтобы продолжить сон, пока самолёт размеренно несёт нас над Персидским заливом».

Пока мы стояли во двореике, электрическая пила стихла; из одной из комнат вышел мужчина с доской на плече, в заляпанной дишдаше, с обритой налысо головой, на которой набухли вены. Когда он прошёл за ворота, за ним пронёсся шлейф слабого запаха лосьона «Пако Рабанн», мы пошли за ним. Стоя снаружи под палящим солнцем, я пытался представить вечерний прилёт рейса IE 367 [94](#) до Австралии, как он приземлялся здесь по пути из Бахрейна — в крутящемся облаке пыли и с магниевыми огнями Холта на законцовках крыльев, чтобы добавить света в сумерках. Четыре радиальных двигателя воздушного охлаждения «Бристоль Юпитер» гудели, пока он рулил к крепости, останавливающиеся винты свистели после выключения, а потом пара бедуинов подтаскивала деревянную лесенку на колёсах к открытой двери прежде чем схватить свои ружья и слиться с прочей охраной.

Удивлялись ли выходящие пассажиры с затёкшими в долгом полёте ногами и спинами, громаде форта, вооружённым арабам и уютным запахам коричневого виндзорского супа и жареного барашка, готовившихся к их прилёту? (Капитан Твиди вспоминал огромные чаны устриц, хорошие вина и сладчайшие пирожные). Пока мы осматривали внешние стены строения, я представлял оживлённые английские голоса, разносившиеся

по тишине шутками об Али-Бабе, Иностранном легионе и танцовщицах живота в Старом городе. Конструкция форта была ещё крепка и, следуя вдоль высокой стены мы обнаружили с обратной стороны старый разорённый пассажирский самолёт, печально лежащий на брюхе. Это был маленький высокоплан, колёса его украли. Хотя он очевидно не относился к «Имperiал», но работал с этой же полосы и образовывал своего рода связь времён. Несомненно ему тоже приходилось пробираться через литоральные восходящие потоки на 7 000 футов над Ормузским проливом, и прижиматься от погоды достаточно низко к морю, чтобы и его пассажиры видели «сотни акул, скатов, морских змей и черепах», отмеченных пассажирами НР 42. Салон маленького самолёта был пуст и ободран, но два пропеллера были на месте, как и рулевая колонна. На ней был маленький шильдик с надписью «Аэро Коммандер».

— Я знаю, кому он мог принадлежать, — сказал мистер Лоуфорд, указывая на потрёпанную деревянную табличку, прибитую к стенке. На ней была надпись «Восточная оросительная компания», но эти выцветшие слова написали поверх других, едва различимых: «Королевские военно-воздушные силы». — Они базировались здесь, в крепости, с 1940 года до 1968, пока не перебрались в Касимию, где аэропорт сейчас. Мы вернулись к машине. «Датсуны» уехали и наступила тишина. Крепость выглядела брошенной и вдруг стало сложно представить, что когда-то она была столь оживлённым и значимым местом.

Мистер Лоуфорд завёл двигатель и мы медленно поехали вдоль старой полосы, о которой в «Маршрутном сборнике» ВВС было сказано так: «Хороший плотный песок; затоплена 24 часа после дождя». Границы обозначались «чередующимися чёрными и белыми жестянками», а L-образная зона посадки имела «одну естественную полосу длиной 1 400 ярдов», хотя пилоты могли спокойно разбежаться 1 000 ярдов в любом направлении. Ландшафт имел лёгкий уклон с запада на восток, все заходы выполнялись «обычным левым кругом», а на башне крепости стоял ветроуказатель. Хотя спальных мест было в достатке, связь с внешним миром оставалась примитивной: «Идти

в Дубай. Телефона нет». В общих замечаниях в сборнике сказано: «Очень неудобный гарнизон. Душ, смена одежды и посыпка тальком могут уберечь от заражения кожи. Избегайте нагрузок. Днём, если не вылетаете, лучше оставаться в постели».

Размышляя, мы с мистером Лоуфордом поехали обратно сквозь длинные чёрные тени предвечернего Дубая, казавшегося, в противоположность Шардже, оазисом порядка и просвещённого прогресса. Мы пошли к Ручью и встали на низком песчаном берегу, глядя на 1800-ярдовую акваторию, где в 1936 году приводнилась первая летающая лодка «Имperiал». Компания заплатила 5 рупий правителю за посадку и ещё 4 — стражнику, охранявшему лодку ночью (пассажиры и экипаж ночевали в Шардже, где параллельно ещё несколько лет работали сухопутные самолёты). Ручей в сумерках был спокоен. Прыгали рыбы. Зелёная океанская дау с двумя белыми «мерседесами» на палубе пропыхтела мимо, выложив следом туманную дымку дизельного выхлопа. Небо было цвета хурмы.

Мы проехали мимо порта, где ряды дау грузились и набирали припасы. Когда золото было дорогим, эти суда доставляли нелегальные слитки в Индию, превращая капитанов в важных персон дубайского финансового мира. Сейчас они развозили автомобили, морозильники, кондиционеры и скот по портам Персидского залива и Аравийского моря.

Мистер Лоуфорд высадил меня у отеля, отмахнулся от благодарностей и помчался забирать детей со дня рождения. В фойе шла распродажа восточных ковров. Дюжина английских экспатов, — мужчины в шортах и сандалиях, их жёны в летних платьях, — оживлённо общались с молодым продавцом-ливанцем. Пара арабов тоже взглянули на ковры, но, увидев цены, вышли со смехом. Позже в кофейне я разговорился с одними из покупателей ковров и рассказал им о Шардже. Они громко застонали и сказали, что этого места нужно избегать любой ценой:

— Бог создал Шарджу дождливым утром понедельника, страдая от похмелья и головной боли, — сказала пухлая

темноглазая женщина из Лондона.

Все рассмеялись. Я заметил, что ни у кого доброго слова о Шардже никак не найдётся, только сплошные странности. Например, один из моих знакомых пилотов много лет назад летал в Шарджу и говорил, что авиадиспетчером там был поляк, у собаки которого была только половина головы — другую откусили.

— В Шардже полно таких собак, — сказал мужчина в футболке со Снупи 95.

— Поляк частенько приглашал пилотов к себе на вышку выпить чаю, — продолжил я, — но вместо сахара он сыпал в чай и размешивал соль — полные ложки с горкой.

Со временем разговор сместился к обсуждению арабских пилотов, что всех устроило. В этом уголке мира экспаты обменивались рассказами об арабских пилотах как светскими слухами или рецептами. Я слышал об арабских пилотах с дислексией, непробиваемо тупых, впадающих в истерику за штурвалом и даже о сверхнабожных, отстранённых от полётов за преступную халатность, но восстановленных «комиссией» единоверцев. Мужчина в футболке рассказал:

— Я знаю английского бортинженера, откомандированного «Британскими авиалиниями» в «Кувейтские» по двухгодичному контракту с ОЧЕНЬ хорошим заработком. После первого рейса с кувейтскими командиром и вторым пилотом он выбежал из самолёта и уволился на месте. Тем же вечером он вернулся в Лондон и, по словам его жены, по прилёту в Хитроу всё ещё выглядел весьма потрясённым.

Я возразил, что летал со многими арабскими пилотами и вопросов к их профессиональной пригодности у меня нет.

Мужчина в джинсовых шортах ответил:

— Тревор говорит не о профпригодности, а немного о другом. Вот вам пример. Мой друг летает вторым пилотом в «Кувейтских авиалиниях», — где работает 60 британских

лётчиков, — и недавно его поставили в рейс на Абу-Даби. Однако кувейтский гидрометцентр сказал ему, что что аэропорт Абу-Даби закрыт плотным туманом с моря. Запасными, как я понимаю, были Дубай и Шарджа, тоже закрытые туманом ещё минимум на три часа. Он сообщил о задержке своему командиру-кувейтцу, на что тот сказал: «Никакой задержки, мы вылетаем». Второй сказал, что сесть они не получится, но командир всё равно сказал лететь. Вылетели, добрались до Абу-Даби, закрытого намертво, как и запасные. Второй спросил: «И что делаем?», командир ответил: «Возвращаемся, конечно». Когда они вернулись, командир ушёл обедать и молиться, и был доволен своей утренней работой. Понимаете? Это не некомпетентность, — собеседник пристально на меня посмотрел. — Это образ мышления.

Тем вечером я почувствовал себя плохо, так что следующий день мне пришлось провести в постели. Коридорный сказал, что у меня лёгкий тепловой удар. Я нашёл в разделе советов о здоровье «Маршрутного сборника» параграф «Тепловые удары и перегрев», гласящий, что чаще всего от них страдают «полные люди, мужчины в возрасте, особенно новоприбывшие; склонные к злоупотреблению алкоголем; перенёсшие малярию, дизентерию или другое изнурительное заболевание; много работающие и утомлённые чем-либо ещё». В целом у меня всё совпадало, кроме симптомов: «головокружение, кожный жар, слабое потоотделение». Я истекал потом, так что почитал немного о потении и узнал, что «ношение носков, пропитанных потом, способствует заболеваниям кожи, что действительно часто встречается в гарнизонах Персидского залива. Носите тропический шлем, а шёлковый платок хорош, чтобы прикрыть шею, он хорошо впитывает пот. Порошковый тальк помогает поддерживать ступни, промежность и подмышки сухими после душа, так что имейте при себе коробочку». Мои симптомы совпадали только с описанием москитной лихорадки.

Проснувшись, я тем не менее чувствовал себя достаточно хорошо, чтобы пасмурным и туманным февральским утром отправиться на «Тристаре» «Галф Эйр» в Маскат. «Имперские авиалинии» в Маскат не летали, но они, разумеется, летали

через Гвадар. А единственный способ попасть в Гвадар сейчас — на борту «Фоккера Френдшип» «Пакистанских международных авиалиний», летающего туда из Маската каждое субботнее утро. В «Тристар» я сидел рядом со стариком с яростным и гордым лицом; катаракты придали его слепым глазам молочный цвет. В руках он сжимал надувную игрушечную газель. Из кондиционера на потолке вырывались облачка конденсата. Из-за того, что у экипажа количество пассажиров не сходилось с ведомостью, случилась небольшая задержка, так что бортпроводники оживлённо ходили по салону, щёлкая счётчиками, пока старшая бортпроводница не включила наконец громкую связь, объявив: «Бортпроводники, закройте все двери, пожалуйста». Она сказала, что полёт займёт 40 минут и пройдёт на высоте 21 000 футов. Потом мы начали руление. Закрылки выпускались и убирались со звуком бормашины, а шесть тормозных щитков открывались и закрывались как двери банковского хранилища. Мы прокатились мимо грузовых складов и оранжевого ветроуказателя с надписью «Шелл». Когда у бровки полосы затрубили двигатели, второй пилот невыразительным лондонским голосом объявил: «Бортпроводникам занять свои места для взлёта». Несколько секунд спустя мы взлетели, набирая высоту над кварталами аккуратных белых домиков и со стуком убрав шасси в подфюзеляжные ниши.

Почти сразу сады и деревья Дубая исчезли и мы полетели над волнистой коричневой пустыней, песок шёл волнами, как устье реки в отлив. Когда мы пролетали над одиноким посёлком среди садов и полей, с мечетью о двух минаретах, старшая бортпроводница вернулась в эфир: «Салонный экипаж говорит по-английски, по-арабски, по-гречески, на хинди и на урду». Мы всё ещё набирали высоту, направляясь к бесконечным дымчатым синим горным хребтам. Под нами были выжженные коричневые скалы, выточенные ветрами в поразительную перспективу вычурных оврагов, каньонов и останцев. Иногда попадались похожие на нити дороги — единственные признаки жизни в этом каменном пейзаже. Много что радовало глаз, впрочем: цвета менялись от медного до кораллового, от бронзового до тутового или вовсе до шафранового, сливаясь иногда в жилковатый оникс.

Голубые горы впереди тихо растворялись в сияющем тумане. Волны света пошли над линией горизонта, сразу превратившейся в блестящую серебряную равнину. Мы повернули над сверкающим Оманским заливом и начали сбрасывать высоту, пройдя над группой белых домов среди финиковых садов; флотилия рыболовных дау отстаивалась в миле от берега. За пятнадцать минут до посадки в Маскате мы снизились над высоким и скалистым приморским хребтом, чьи резкие склоны нависают над спокойным зелёным морем, как средневековая крепостная стена над рвом. Горбатый островок у берега напомнил отдыхающего кита.

Турбовентиляторные двигатели меняли громкость и тон, как басовые трубы органа, пока мы закладывали виражи над длинной лентой пляжа, неспешно прошли на малой скорости над Маскатом, непостоянством подобному гигантскому строительному лагерю, и сели в его маленьком и горячем песчаном аэропорту Сиб. У терминала стоял блестящий «Виккерс VC-10» с оманским флагом на хвосте. Я спросил у стюардессы:

— Это личный самолёт правителя?

— Сэр, это один из личных самолётов правителя.

Мы вышли. Старика с газелью увела наземная работница, обходившаяся с ним аккуратно, на грани религиозного почитания. Сады вокруг терминала полнились яркими цветами, зеленью и прохладой. Я чувствовал себя нервно и пессимистично. В Лондоне оманские консульские работники отклонили моё заявление на визу немедленно, хотя и сочувственно. Они не хотели, чтобы я сюда попал, но, рассудил я, если я не появлюсь на пограничном контроле, они и не узнают, что я тут был. Мне нужно было лишь побыть немного транзитным пассажиром на грани нелегальности, и я надеялся, что никто не спросит моих документов. Но если и так, обвинят ли меня в попытке незаконного проникновения в страну, как какого-нибудь домушника, и отправят ли в КПЗ? Или просто препроводят обратно на «Тристар»? Я встал в беспорядочную очередь, растекшуюся по перрону. Что-то происходило. Я посмотрел вперёд и увидел, что весь багаж

пропускают через рентген.

— Гвадар, — сказал я симпатичной оманской полицейской в синей юбке по щиколотку и шляпке, как у лондонской городской полиции, с чёрно-белой лентой в шашечки. Она с любопытством взглянула на меня:

— Гвадар?

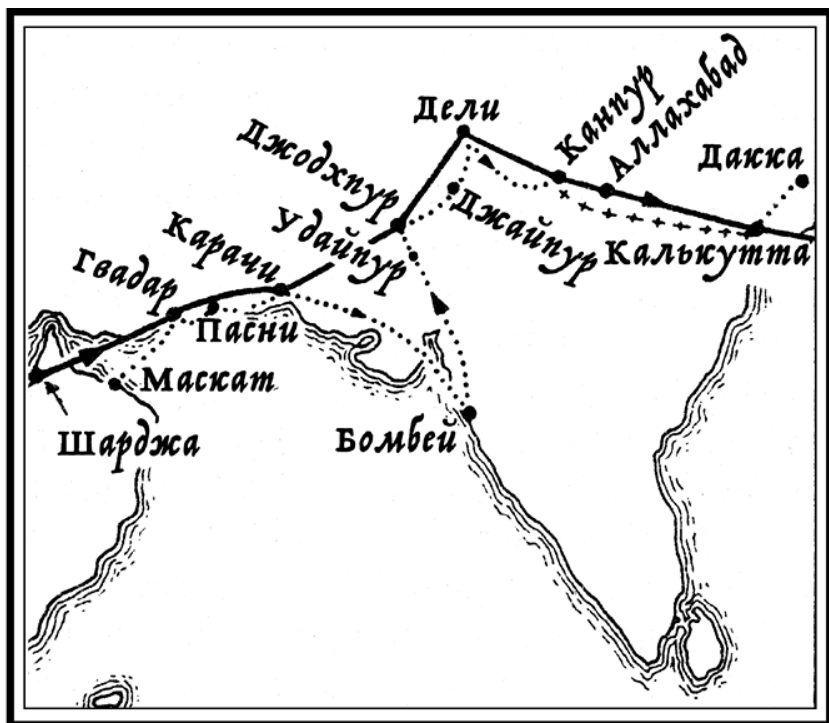
— Да.

— Зал вылета.

Со вздохом облегчения я её поблагодарил и поспешил к двери, на которую указала её тонкая коричневая рука.

3. ЧЕРЕЗ (СУБ)-КОНТИНЕНТ

От Маската до Дакки



I

В зале вылета оказался только один путешественник, толстелый мужчина с лицом цвета кларета, посасывающий большую сигару и угрюмо глядящий в книгу под названием «Огилви о рекламе». На его сумке висели гирляндами, как пурпурные молитвенные флаги, бирки первого класса «Британских авиалиний», а из кармана пиджака торчала фляжка. Вдоль одной из стен зала стояли четыре магазинчика. Торговля не шла. Юноша за прилавком «Магазина беспощинной торговли Химджи», с большими скидками продававшего утюги «Нэйшнл» и гигантские переносные стереомагнитофоны-бумбоксы, взглянул на часы, нырнул под стойку и ушёл пить кофе, опустив за собой решётку.

Вошёл ещё один пассажир — красавец-индеец в ладно скроенном костюме-сафари, направился к прилавку «Торгово-подрядного подарочного центра Шанфари» и начал закупаться быстро и решительно. За несколько минут он приобрёл

розового игрушечного кролика, бьющего в барабан, играющую на цимбале панду, медведя в машинке с клаксоном и работающими фарами, фонарь «Снежный луч», огромный синий термос и три коробки шампуня «Солнечный шёлк». Потом переместился в соседний «Книжный магазин Айман» и купил жестянку шоколадок «Улица Качества», несколько гигантских батончиков «Йорки» и огромных, как фейерверковые ракеты, трубок конфет «Смартис». Книг он не купил, видимо, лишь потому, что в магазине не было ни одной. Индеец платил хрустящими долларами. Когда продавец из магазина «Химджи» вернулся с кофе-брейка, он оказался шокирован тем, что его конкуренты считают прибыль.

— Желаете духи, зажигалку «Данхилл», хорошие золотые часы?

— Нет, — ответил индеец.

— Виски? Сигара?

— Я покупаю подарок для дочки. На кой ляд ей виски и сигара? Ей всего три года.

Он оттащил покупки к своему креслу, а я тем временем пошёл в кассу. Представителя PIA, «Пакистанских международных авиалиний», там не было, но низкорослый, жилистый и нервный служащий предложил выписать мне посадочный талон. У него был крупный кадык, который при сглатывании проваливался куда-то в грудную клетку, а потом подскакивал так высоко, что, казалось, исчезал между ушей. При виде моего пункта назначения он сглотнул:

— Я не думать, что вы лететь в Гвадар.

Я заверил его, что именно туда. Гвадар был указан в моём билете и ещё, чётко и ясно, в письме «ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМ ЛИЦАМ», выданном мне в посольстве Пакистана в Лондоне. Клерк внимательно прочитал письмо, потом схватил билеты и вышел. Я вернулся в своё кресло. Индеец включил розового кролика и сидел с улыбкой до ушей, пока тот барабанил дикий марш. Краснолицый британец отхлебнул из фляжки, взглянул на меня и закатил глаза. Спустя минуту вернулся клерк и отдал

мне билеты и посадочный талон:

— Ваш место на Гвадар «Фоккер» подтвердить.

Потом он сел, бессмысленно уставился на кролика и сказал «хорошо, хорошо» странно довольным тоном. Потом внезапно тронул меня за руку и спросил, как произносится моё имя. Потом кивнул и ушёл к своей стойке.

Вскоре подошёл ещё один человек, с густой чёрной бородой, в белом халате и белой кепке с золотой вышивкой. Он спросил:

— Вы Алекс, летите в Гвадар?

— Да.

Он улыбнулся:

— Я из Гвадара, но опытному технику там нет работы. Так что мне стоит быть здесь.

Он представился Ахмедом, оператором телекса, и спросил о разрешениях. Если чем Гвадар и знаменит, то запретом на посещение иностранцами. На самом деле мне примерно тоже сказал два месяца назад информационный атташе пакистанского посольства в Лондоне, мистер Кутубуддин Азиз:

— Нет, вас туда не пустят, — сказал он при нашей первой встрече, а потом решил немного повеселиться и поработать над тем, чтобы для меня сделали исключение.

Старый журналист-активист, он решил, что мой проект стоит поддержать, прилетел в Исламабад, подёргал за ниточки, подоставал знакомых, искусно использовал все лазейки в системе вплоть до кабинета министров и спустя три недели триумфально позвонил с новостями о том, что мне разрешили въезд. Внезапно он предупредил меня о русских шпионах в Гвадаре и пообещал, что моя фотография и личные данные окажутся в Москве в течение пяти дней после моего приезда. Не смутит ли меня это?

Всё это я пересказывал Ахмеду, когда подошёл ещё один

человек.

— Алекс, этот парень — мой шурин.

Шурин был высок и сухощав, из-под мятого подола его зелёного халата виднелись ярко-синие носки и стоптанные коричневые ботинки. Он застенчиво на меня посмотрел. Ахмед сказал:

— Он жить в Гвадаре и тоже туда на «Фоккере», прыг-прыг над морем. — Он рассмеялся. — В Гвадаре он за вами присмотрит. Он портной. Теперь он угостит вас холодный напиток.

Пока шурин ходил к прилавку с освежающим, я пояснил, что если всё пойдёт по плану, то меня кто-нибудь встретит. Ахмед на это ответил, что в Гвадаре редко что-то идёт по плану. Его шурин отведёт меня к главному человеку в городе, администратору от пакистанского правительства, но тоже оманцу, как и все остальные. Гвадар сейчас принадлежит Пакистану, но уже 200 лет, благодаря дружбе маскатского принца XVIII века и калатского хана, это крошечная оманская колония, и по сей день все истинные гвадарцы считают себя оманцами [96](#). У этой связи есть практические проявления, вроде еженедельного регулярного рейса «Пакистанских авиалиний» в Маскат, а также ещё четырёх рейсов на F27 «Оманских авиауслуг», на которых оманских солдат возят в учебно-тренировочный лагерь у Гвадара, что само по себе подтверждает старые связи.

Шурин вернулся с банками холодного лимонада и сказал, что «Фоккер» прилетел. Мы услышали вой турбин «Роллс-Ройс Дарт», пока он заруливал. Пожилой человек в шапке и халате, вышитых, как риза алтарника, подошёл и спросил:

— Вы мистер Алекс и летите на этом самолёте?

Он был худощав и сгорблен, и нёс утюг «Нэшнл» и большую белобрысую куклу с крошечной дырочкой между надутых розовых губ.

— Да, — ответил я.

— Меня зовут Мохаммед, я оманец из Гвадара.

Он протянул тонкую руку, отчего кукла повернулась вертикально, издала мяукающий звук, а пустые голубые глаза со стуком открылись.

— Мистер Алекс, скажите, чем я могу вам помочь?

Ахмед объяснил, что за меня уже отвечает его шурин. Мохаммед сказал, что да, он всё понимает, но он тоже к моим услугам и сегодня вечером хотел бы пригласить меня на ужин со своими тремя сыновьями. Зал заполнялся нашими попутчиками, темнолицыми мужчинами в богатых халатах со спутанными волосами и густыми бородами, напоминающими образы с икон. Заметив меня, они смотрели в мою сторону прохладными оценивающими взглядами. Мохаммед указал, что мне нужно подойти к ним и пожать руки. Пока я это делал, вошли двое пилотов PIA, молодых пакистанцев в рубашках с короткими рукавами и мятых брюках. Они подошли к стойке с прохладительным, заглотили ледяные лимонные коктейли и поспешили обратно наружу.

Пришло время вылета. Я попрощался с Ахмедом, и, сопровождаемый его шурином и Мохаммедом, прошёл через досмотр в автобус, которым командовал молодой приветливый диспетчер, говоривший по-английски с явным американским акцентом:

— Я о вас слышал. Вы единственный европеец, которого я видел на этом рейсе.

Я спросил его, летал ли он туда сам.

— В Гвадар?

Он захохотал, а потом, заговорщицки понизив голос, сказал:

— Мужик, поверь, это место только для бармалеев.

У зеленохвостого «Фоккера Френдшип» потные грузчики закидывали сундуки, перевязанные верёвками побитые чемоданы и тюки цветастого постельного белья в грузовой

отсек. Мы поднялись по скрипучему трапу и увидели, что всё свободное место на полу забито ручной кладью. Я прошёл мимо латунного котла, связок павлиньих перьев, швейной машинки, оранжевого футбольного мяча в сетчатой авоське, точёного седла для верблюда, старинного зеркала в деревянной раме с потрескавшимся и пузырящимся стеклом, и модели дау со сломанной мачтой. На каждом предмете был ярлык ручной клади «Пакистанских авиалиний» с надписью GWD.

Раздражённая молодая стюардесса с толстыми бёдрами и плохой кожей пыталась всех рассадить, но мужчины спокойно общались, обмениваясь любезностями, как посетители кофейни.

Симпатичная девушка у окна вызвала некоторые сомнения среди мужчин, никто из которых не хотел садиться рядом. Я с удовольствием занял это место. У неё были ясные зелёные глаза и полная фигура, а потом, когда я заметил, что не видел её в терминале, она объяснила, что работает в пакистанской авиационной безопасности, обыскивая пассажиров в каждом промежуточном аэропорту. Этим утром она прилетела на «Фоккере» из Карачи, выскакивая во всех маленьких провинциальных аэропортах, слишком удалённых, чтобы держать там постоянных сотрудников. В Маскате она не выходила из самолёта — здесь есть свой собственный персонал, а кроме того, все пассажиры на этом сегменте всё равно мужчины. За утро она побывала в Турбате, Дживани и Гвадаре. После Гвадара они отправятся в Пасни, а потом домой.

Пилоты завели двигатели и с шелестом включились два салонных кондиционера «Рутс», но, поскольку у них не было охладителей, они просто дули очищенным пустынным ветром нам в лицо, как из духовки. Через пару минут мы медленно поднялись в горячее небо. Я смотрел, как основные стойки шасси убралась в мотогондолы, а потом повернулся, чтобы узнать, как дела у Мохаммеда и шурина Ахмеда. Они серьёзно кивнули, но выглядели скучающими. Полёт для них явно был обычным делом.

Крупнобёдрая стюардесса в шальвар-камизе, — блузке и шароварах, — раздавала пирожные в целлофановых пакетах

и бумажные стаканчики с оранжадом. Моя соседка взяла напиток, но отказалась от пирожного. Я спросил:

— Вы не голодны?

Она рассмеялась:

— Увидите.

Потребовалось немало времени, чтобы снять упаковку и я понял, — увы, слишком поздно, — что то, что внутри, не должно оказаться снаружи. Я проигнорировал зашифрованное предупреждение от упаковщика и, раз откусив - что-то, тошнотворно пахнущее прогорклым сыром, поспешно завернул его обратно, а потом спросил у контролёрши, находила ли она какую-нибудь занятную контрабанду при обысках белуджистанских женщин. Она коротко ответила:

— Нет, ничего.

Но я ей не поверил и вспомнил рассказ одного флотского старшины, патрулировавшего когда-то этот берег. По его словам, во время очередного племенного бунта при задержании подозреваемой в помощи повстанцам матроса разорвало в клочья. Оба погибли грязно, сказал старшина, когда кто-то из них, либо она сама, либо матрос, — который мог попытаться её изнасиловать, — взорвал гранату, спрятанную в её вагине. «У этих белуджийских баб пёзды — шо баулы», — заключил рассказчик.

По бледно-голубому морю растянулись супертанкеры, идя на всех парах к Ормузскому проливу в ста милях к западу, несмотря на угрозу иракских бомбардировщиков в другом конце Персидского залива — не далее как на той неделе серьёзно пострадал 80 000-тонник под либерийским флагом. Сотрудница сказала:

— Наш рейс этим утром чуть не отменили. В Карачи говорят, что иранцы закроют проливы и разместят военные эскадрильи в Бандар-Аббасе.

Я посмотрел сверху на эти гладкие, но беспокойные воды. Военный патрульный катер промчался мимо неторопливого чернотрубного танкера. «Фоккер» летел на штатной крейсерской скорости в 259 узлов, а потом, почти незаметно, из молочного моря на нас стала напоздать призрачно-белая суша. Мы пересекли серебристый пляж, чтобы совершить первую белуджистанскую посадку в Дживани, прибрежном посёлке почти в прямой видимости иранской границы. Дома там построены из той же бледно-серой глины, на которой они стоят, и различить их можно только по их собственным угловатым чёрным теням. Пересохшее русло реки Дашт текло сквозь болотистые равнины за селением, по берегам виднелись рощицы серых финиковых пальм. Безопасница снова заговорила:

— Когда-то здесь была база летающих лодок британских ВВС. Один из наших командиров «Фоккеров» её видел. Говорит, что выглядит она так, как будто её бросили только вчера. В кают-компании есть меловая доска с английскими именами на ней — список нарядов на патрулирование. Их до сих пор можно прочесть.

Я вытянул шею, чтобы присмотреться к Дживани, но посёлок исчез под хвостовыми резиновыми противообледенителями, так что увидел я только нашу тень в форме лотарингского креста, скользящую по пепельной равнине. В нескольких милях к западу, прямо за иранской границей, стоит городок Джаск, где капитан Твиди, будучи молодым пилотом на первоначальном маршруте вдоль персидского берега, останавливался на ночь. После ужина он и его пассажиры прогуливались к бухте от гостиницы «Империял», чтобы понаблюдать за косяками летучих рыб, прыгающих через узкий полуостров, на котором стояли люди, и изгибавшихся, как языки пламени. В калатском высокогорье, за туманным северным горизонтом, росли можжевельник, ясень, сосны, тополя и ивы. В том лесу жили леопарды, белогрудые медведи и юркие синдские бородатые горные козы. Под нами, в пустыне, водятся волки, дикие ослы, сцинки, черепахи и азиатские песчаные гадюки, но я видел лишь безжизненный пейзаж, походивший на выцветший лёд. Гвадарский аэродром

выглядел просто одиноким пятном на песке. Мы нырнули к нему, резко накренившись, скользнув мимо трёхсотфутowego утёса цвета печенья и приземлившись на асфальтовую полосу длиной 5 000 футов. На перроне было место для стоянки единственного самолёта. Мохаммед и шури́н Ахмеда сияли от счастья, оказавшись дома. Несколько сотен бородачей в халатах выстроились у «Фоккера» полукругом, как зрители на племенном состязании по борьбе. На вид они казались головорезами и я вспомнил, что Гвадар находится в самом сердце бармалейской 97 местности, где чужакам советовали носить пришитые к одежде записки на белуджийском, обещающие награду в 20 фунтов стерлингов наличными, если их вернут живыми и без засунутых в глотку тестикул. Знакомый из МИДа в Лондоне рассказал, что во время последнего бунта белуджи кастрировали бойцов пакистанских противоповстанческих сил и рано утром сваливали их у военного лагеря, связанных и задыхающихся от кляпов из их собственных отрезанных частей тела.

Когда я вышел, настала осязаемая тишина. Глаза мужчин блестели на солнце. В них не читалось ни гостеприимства, ни явной враждебности. Меня просто оценивали. Мне показалось, что настроение немного разрядилось, когда Мохаммед, сжимая свои утюг и розовую куклу, дружески коснулся моей руки и сказал:

— Это люди из моего каума, моего племени, мистер Алекс. Наш каум связывают печаль и страх.

Но что-то происходило. Толпа слегка зашевелилась и качнулась, а потом конвульсивно исторгла из себя двух пакистанцев в шёлковых рубашках, клубных галстуках и камвольных костюмах-тройках. Я устался на них. В Лондоне мистер Азиз пообещал, что меня встретят, но ничего не сказал о том, что за мной пошлют двух высокопоставленных атлетов из Карачи, таких же чужаков, как и я сам.

— С. К. Сиддики, — сказал первый, высокий и важный, определённо ведущий бегун с мячом 98. Его ботинки были в пыли, а лоб — в поту. Выглядел он невесело.

— К. Н. Харун, — пробормотал второй, невысокий и тихий очкарик.

Мистер Сиддики сообщил:

— Сначала нужно разобраться с формальностями. Таможня и граница. Этот субботний «Фоккер» из Маската даёт гвадарскому аэродрому международный статус, знаете ли.

Мистер Харун поддакнул:

— Самый маленький в мире международный аэропорт.

Я осмотрелся в поисках Мохаммеда и шурина Ахмеда, но они ускользнули: меня публично приняли чиновники, так что простые гвадарцы больше не хотели иметь ко мне отношения. Мы подошли к маленькой стройплощадке с небольшим строением из шлакоблоков из трёх стен и плоской крыши. Нарисованный от руки знак с надписью МУЖ ЗАЛ ОЖИДАНИЯ был прислонён примерно на месте будущей четвёртой стены. Строение полнилось народом.

— Терминал, — мурлыкнул мистер Харун.

Мистер Сиддики глухо хохотнул.

Мы вошли внутрь, но я не заметил женского зала ожидания. Мистер Харун сказал, что он с другой стороны сзади и отгорожен мешковиной, как того требует обычай. Таможенник нарисовал мелом большой знак на моей сумке и торжественно мне её вручил со словами:

— Сумка прошёл!

Потом он спросил, сколько у меня с собой иностранной наличной валюты. Я ему сказал, что около сотни фунтов и он попросил меня вписать это в паспорт. Но я засомневался, потому что раньше этого никто не требовал, и он щёлкнул языком. Выхватив у меня паспорт, он отрезал:

— На чистой странице. Я напишу.

Он окунул школьную перьевую ручку в бутылочку чёрных чернил, аккуратно написал «100 ф наличными», поставил дату и инициалы, затем свои инициалы вписал мальчик-помощник и в конце с огромным усилием шлёпнул по странице большой резиновой печатью. На штампе были пакистанские звезда с полумесяцем и подпись: «Таможни Дом Гвадур». Мистер Сиддики сказал, что нас отвезёт в город генеральный агент по продажам 99:

— Но я не знаю, где его черти носят. Наверное, у «Фоккера». Он должен подготовить его к вылету на Пасни, проверить груз, продать билеты и так далее. Подождём в его джипе.

Внутри маленькой, выдавшей виды, машины было можно запечь гуся. Нас жарило, как в микроволновке и мистер Сиддики со стоном опустил стекло. Но тут поднялся горячий пустынный ветер, ещё увеличивший температуру, так что я выскочил и пошёл посмотреть на «Фоккер». Пока пилоты слушали хоккейный матч из Лахора 100, ветер подхватил самолёт под крыло и стал его раскачивать. Воздух наполнился белой меловой пылью. Я снял пиджак и ослабил галстук. Женщина с закрытым лицом тянула серебристый чемодан, а её муж, на пару шагов впереди, нёс розовую подушку и радиоприёмник в парчовом чехле по размеру с вышивкой столь великолепной, что уместно было бы в таком держать мощи святого. Мужчины, встреченные в Маскате, теперь старались на меня не смотреть, проходя мимо в своих богато расшитых шапках, сияющих, как нимбы.

Генеральный агент вернулся к джипу, сжимая пачки непроданных билетов. Это был маленький, темнокожий человек, похожий на птичку, с чёткими чертами лица и густыми тёмными волосами, намазанными бриллиантином и безупречно уложенными; одет он был в просторный пиджак цвета лайма и свободные штаны, выглядевшие завидно нежарко. Его звали Хаджи Али Мохд. Вырулив мимо вооружённого часового за ворота, он, прищурившись, направил джип по узкой, полной крутых подъёмов и спусков девятимильной дороге в Гвадар. Лица двух наших попутчиков стали напоминать тающие ириски, но они решительно

не снимали пиджаки и галстуки. Мне подумалось, что у каждого наверняка по кобуре на плечах. Я спросил:

— Вы из госбезопасности?

— Нет, — ответил мистер Сиддики. — Мы по связям с общественностью.

Ветер заносил дорогу песком, который медленно сметали обратно бригады людей с метлами. Каждые несколько минут мимо с воем проносился автобус, отчего генеральный агент дёргал руль, съезжая в пустыню. Автобусы казались сделанными из обломков серебра и смальты, и были феерически раскрашены богами, демонами, птицами, зверями и волшебными пейзажами. У одного капот украшали 747-й и DC-10 «Пакистанских авиалиний», у другого — истребители F-16, выпускающие очереди трассеров. Машины грохотали сквозь пейзаж яркими дымящими метеорами.

Я спросил генерального агента, какие грузы он отправлял в Карачи. Лобстеров, ответил он, — единственное, что кому-то было нужно из Гвадара. Когда-то большие океанские корабли по пути в Персидский залив ложились в дрейф поблизости и офицеры сходили на берег за свежими лобстерами для команды. Теперь проходящих кораблей мало, они не останавливаются и весь улов улетает на «Фоккере».

Пейзаж в плоском белом свете выглядел раскалённым. Над пустыней на средней дистанции висела бледно-голубая дымка, а горизонт очерчивали высокие зубчатые стены бледных скал, потрясаяще причудливо изрезанных ветром. Дорога вздымалась и проваливалась, как океанские волны и, когда мы пригромыхали в город, я вспомнил, что первый автомобиль в Гвадар привезли как раз для коменданта аэродрома «Имperiал». «Вестник» в 1933 году писал: «Вид его вызвал дикое возбуждение среди населения деревни, которое никогда прежде не видело моторной повозки. После выгрузки с парохода, пока фургон толкали с пляжа до конторы «Имперских авиалиний», его окружала безумная толпа мужчин, женщин и детей. Комендант сообщил, что когда он увидел толпу, то подумал, что это какое-то движение фанатиков,

и несколько нервничал, пока не увидел причину возбуждения».

Мы подъезжали к городу. Вдоль дороги стояли низкие, похожие на кустарник, деревья с листвой зелёной, как перья попугайчика. Мы сбросили скорость. В небольшой рощице на кухонном столе сидел босоногий мужчина в форме. Он кивнул и махнул рукой, чтобы мы проезжали.

— Блокпост, — сказал генеральный агент.

— Это секретная территория, — добавил мистер Сиддики.

— Весьма, весьма, — пробормотал мистер Харун.

Мы проехали сквозь окраины нищего, разваливающегося городка, льдоделательную фабрику, свернули к пляжу и остановились у блестящего простора Западной Гвадарской бухты. Перед нами стояло красивое старое здание за высоким проволочным забором с табличкой: «Офицерская столовая 3 б-на Береговой охраны Пакистана». Всё это охранял худощавый, мечтательного вида молодой солдатик в бледно-голубом берете, шейном платке и с погонами, открывший ворота и отдавший честь как положено.

— Это правительственная гостиница, — сказал генеральный агент, пока мы проезжали в ворота. — Сахиб 101 полковник в Карачи. Будете жить в его номере.

— И обслуживать вас будет его денщик, — рассмеялся мистер Сиддики.

— Хар-хар, — поддакнул ему мистер Харун.

Одноэтажную столовую окружала глубокая тенистая веранда. По голубым, в цвет беретов Береговой охраны, колоннам вились дикие заросли белой и лиловой бугенвиллеи, выплёскивавшиеся на плоскую крышу неухоженным садом. Мы остановились в пыльном и неухоженном внутреннем дворе с флагштоком, баскетбольной площадкой, пыльными пальмами и тамарисковыми деревьями. К джипу подбежал угрожающего вида огромный мужчина и с кряхтением схватил мою сумку.

На его бритой голове торчали сплетения узловатых вен, глубоко посаженные глаза светились тёмным зловещим сиянием.

— Это денщик сахиба полковника, — сказал агент, — а теперь и ваш. Идите за ним.

Денщик, хмурясь, проводил меня на веранду, а потом в огромную, похожую на пещеру комнату с двуспальной кроватью с одним матрасом без белья, перламутровым инкрустированным столиком, двумя большими потолочными вентиляторами, пустыми витринами вдоль стены и таким количеством диванов и кресел, что хватило бы на совещание Объединённого комитета начальников штабов. Денщик, в вышитом хлопковом кафтане и павлиньих штанах, расстегнул молнию моей сумки и распаковал её с потрясающей скоростью. Все вошли посмотреть. Мистер Харун отметил:

— А вы налегке путешествуете.

— Самый лучший способ, — подключился мистер Сиддики. — «Налегке» — самое главное для занятого человека, который всегда в пути.

Денщик вынул пижамы, аккуратно развесил их на вешалке и поместил в витрину, где они обрели значимость музейных экспонатов, вроде формы, в которой скончался Нельсон. В соседних витринах он повесил брюки, рубашку, две пары трусов и единственный синий носок. Потом он сверкнул глазами и издал глоткой глубокий глухой шум. Мистер Сиддики перевёл:

— Он хочет знать, где второй носок.

Я ответил, что потерял его в Египте. Информацию донесли до денщика, с трудом сдержавшегося. Потом он задал другой вопрос, переведённый мистером Харуном.

— Он спросить, имеете вы что для дхоби [102](#).

Я ответил, что всё, что всё постирано вчера в Дубае.

Денщик закатил глаза, подошёл ко мне и приподнял свои ручки. Грудь его была волосатой и круглой, как бочка. Он выплюнул, как сломанные зубы, несколько слов и я подумал: «чёрт побери, он мне сейчас шею свернёт!». Но мистер Харун сообщил:

— Теперь денщик хочет вас хорошенько побрить.

— Чего я действительно хочу, так это чашку чая.

Мистер Сиддики гавкнул:

— Чая сахибу!

— Йес! — гаркнул денщик и вышел так быстро, что тяжёлые подвязанные шторы колыхнулись вслед.

Когда мы вышли на веранду и уселись в скрипучие плетёные кресла, мистер Харун заметил:

— Его надо чем-нибудь занять.

Было прохладно и, не считая буйного грохота кастрюль, доносящегося из кухонной пристройки, благостно тихо. Казалось, что свет, проникающий через бугенвиллеи, исходит от витражей. Генеральный агент по продажам взглянул на часы и извинился:

— Теперь мне нужно вернуться в офис. Бумаги. У меня каждый день, семь дней в неделю, гоу-гоу-гоу. Я должен ехать в аэропорт встречать каждый самолёт, выпускать посадочных талонов, проверить груз, сделать загрузочный ведомость пилоту. Девять миль туда, девять миль обратно.

— Он слишком много работает, этот парень, — заметил мистер Сиддики под пистолетные хлопки сломанного глушителя сдающей задом к воротам машины. — Не был в отпуске никто не знает как давно.

На вычурном серебряном подносе прибыл чай в жёлтых стеклянных стаканах, сладкий и с молоком. В сахарнице были муравьи. Некоторые угодили в мой стакан, и когда мистер

Сиддики прокашлялся и объявил, что настало время для моего «брифинга», они начали энергично плавать. Скрестив ноги и сложив руки, мистер Сиддики начал речь:

— У Гвадара необычная история. В 1784 году сын правителя Омана сбежал сюда после домашних неприятностей и сдружился с ханом Калата, который отдал ему Гвадар и прилегающую территорию под саван, точнее, под кладбище. Это местный обычай, и всё это значит, что Гвадар был его на совсем всегда, вечность. Принц построил тут крепость и потом вернулся завоевать Оман, но оставил тут солдат управлять городом, как зависимым от Омана. Так было до 1958 года, когда Оман продал Гвадар Пакистану за 3 миллиона фунтов стерлингов. Через шесть лет начали первое гражданское воздушное сообщение — четырёхместной «Цессной» аэроклуба Карачи, два места для Гвадара и два для Пасни. Это заместил еженедельный DC-3, а потом, когда песчаную полосу закатали в асфальт в 1966 году, появились «Фоккеры». В 1969 году по запросу людей к маршруту добавили Маскат. Сегодня в Гвадаре 18 рейсов в неделю всего и 20 человек персонала аэродрома.

Я пытался выловить муравьёв ложкой из чашки. Большинство бултыхались пузом кверху, но двое выживших продолжали измождённо грести туда-сюда. Одного я достал, но он подполз к краю ложки и нырнул обратно.

— Высота аэродрома, — продолжил мистер Сиддики, — 96 футов над уровнем моря, класс нагрузки 10 и он никогда не закрыт погодой.

— Ну, почти никогда, — взвешенно отметил мистер Харун.

— Он никогда не закрывается по факту. Здесь всегда дует с юго-востока от 15 до 20 узлов, иногда разгуливается немного и делает песчаную бурю с видимостью меньше требуемого предела в четыре километра. Тогда пилот просто крутится, пока ветер не спадёт. Это временные штормы.

Я предложил ему сигарету и спросил о человеке, сидящем в роще на въезде в город, напомнив:

— Вы говорили, что он там для безопасности. Безопасности от чего?

Они переглянулись. Мистер Харун пробормотал:

— Гвадар — очень чувствительное место. Некоторые белуджи хотят автономии от Пакистана. Было беспокойно. Пришлось прийти армии. Ещё это место знаменито контрабандой. Думаете, почему тут держат батальон Береговой охраны? Это не секрет.

Я подсказал им, что, видимо, Гвадар стал «чувствительным местом» потому, что на него есть виды у русских. Контроль на Западной Гвадарской бухтой, просторной естественной гаванью, где легко поместится весь советский военный флот, даст полный контроль над Ормузским проливом и самим Персидским заливом. Со времён Петра Великого Россия мечтала о тепловодном порте и пакистанские дипломаты, с которыми я общался в Лондоне, считают, что Москва наконец выбрала Гвадар. И именно Гвадар был, по их мнению, одной из причин советского вторжения в Афганистан. Он всего в 300 милях от афганской границы, — какие-то 20 минут для «МиГа», — отделённый пустынной и сложной для патрулирования местностью. Если советские войска решат нанести превентивный удар, пакистанцам будет трудно их сдержать. Из Гвадара Советы смогут прищучить беспокойных иранских мусульманских революционеров, а если их собственные запасы ископаемого топлива когда-нибудь закончатся, то и поглотить нефтяные державы Залива. Крошечный Гвадар оказывается втянут в Большую Игру [103](#).

Однако, продолжил я, Соединённые Штаты быстро парируют любые советские действия против дружественной державы. Бомбардировщики В-52 с базы на острове Диего-Гарсия в Индийском океане окажутся в воздухе в считанные часы, и столкновение может превратить Гвадар в пороховую бочку, с которой начнётся Третья Мировая война. В любом случае, так думают мои пакистанские друзья, а их взгляды разделял Томас Мурер, бывший с 1970 до 1974 года председателем Объединённого комитета начальников штабов США. В своей статье в «Стратегическом обозрении» он вспоминал, что

премьер-министр Зульфикар Али Бхутто как-то предложил Гвадар Соединённым Штатам в качестве базы в обмен на снятие эмбарго на поставки американского оружия в Пакистан. Адмирал сожалел, что в Вашингтоне отказались от этого «идеального места» и предупреждал: «Гвадар расположен в удалённой части Пакистана, где белуджийские племена желают большей автономии от Исламабада. У Советов есть, разумеется, определённые виды на эту территорию в силу их неумённого желания выхода к Индийскому океану. С приходом в Афганистан они отказываются всего лишь в 350 милях от Ормуза и Аравийского моря, а подконтрольный “независимый” Белуджистан даст им искомый прямой доступ. Конечно, уже есть неподтверждённые данные турецкой разведки о том, что советские войска тренируют белуджей в южном Афганистане. Гвадар можно превратить во флотскую базу сравнительно недорого — главными составляющими будут подъёмный кран для погрузки, топливная база и баржа для доставки горючего к судам, когда они не могут подойти прямо к берегу».

Мистер Сиддики и мистер Харун молча выслушали это моё резюме, слегка улыбнувшись, когда я процитировал небрежное утверждение мистера Азиза о том, что моя фотография и данные окажутся в Белуджистанском бюро КГБ в Москве; по его словам там предполагали, что любое белое лицо в Гвадаре — ЦРУшник.

Мистер Сиддики встал и потянулся:

— Из солнца ушёл жар. Думаю, что я пойду прогуляюсь и посмотрю на эту знаменитую бухту, за которую собираются воевать сверхдержавы.

Я пошёл с ним. Столовая стояла над пляжем. Слева возвышался выступающий мыс в форме наковальни, выдаваясь далеко в Аравийский залив — массивное естественное сооружение в форме нефа готического собора, отбрасывающее день длиной в полмили (пассажиры «Империял» называли его «Храмовой скалой»), а другой край залива едва виднелся далеко на западном горизонте. Места в этом водном укрытии столько, что здесь можно уместить не только советский ВМФ, но и все

остальные военные корабли мира. Западная Гвадарская бухта сияла и сверкала, наполненная жаром и светом так, что, казалось, она сейчас закипит и испарится. Был отлив и от тёмной грязи между морем и песком шёл пар. Группа солдат Береговой охраны в форме очень медленно белила друидский на вид круг из валунов. Мы спросили капрала, зачем эти камни. Он ответил:

— Вертолётная площадка.

Далёкий звук стрельбы обозначил прибытие джипа генерального агента по продажам, готового показать нам город. На крошечной центральной площади, где мы припарковались, располагается автобусная станция. Внезапно один из ярких расписных автобусов завёлся и прыгнул вперёд, гудя сигналом со звуком клаксона. Все бешено подпрыгнули, но когда автобус проехал, вернулись к обычной жизни. Мистер Сиддики и мистер Харун спросили, где базар, поспешив туда, как только генеральный агент указал в его сторону.

— К чему такая спешка? — спросил я. Агент ответил:

— Шоппинг. Гвадар всего в 40 милях от иранской границы. Иранские товары здесь очень дешёвые. Особо — обеденные тарелки и фисташковый орех.

Мы прошли по узким грязным улицам мимо домов из неглазурованного кирпича, штукатурки и ржавой гофрированной жести. Главный базар, — единственный переулок, вдоль которого выстроились маленькие лавки с открытыми витринами, — оказался едва широким для повозки на козлиной тяге. У любой точки можно остановиться и поторговаться за свежепойманных ската, акулу, морского леща, морской язык, куропаток, гхи, маис, дикий ревень, кумин, иссоп, лакрицу, лук, шафран, персики и абрикосы из калатского высокогорья, рис, сладости, сандалии, китайские походные фонари-молнии, бетель, керосин, ленты, яйца, проволочные очки, рыболовные крючки, дхал, подержанные вставные челюсти и стеклянные глаза, патентованные лекарства, засиженное мухами мясо, чай и, конечно, иранские фисташки, пухлые, как грецкие орехи, и яркие иранские

пищевые контейнеры, украшенные изображениями растений ядовитого вида.

Мистер Сиддики и мистер Харун преисполнились возбуждения погони. Подгоняя друг друга завывающими выкриками, они носились между лавками, торгующими ужасной аятоллиной пластмассовой посудой. Мистер Сиддики ринулся в переулок, чтобы показать мне соусник, украшенный чем-то вроде белладонны. Он сиял:

— Цена шикарная, тип-топ товар!

Я предложил помочь донести два мешка фисташек. Когда он снова умчался, я поинтересовался у агента, почему базарные люди обращают так мало внимания на моё чуждое белое лицо. Если я тут первый европеец за сколько-то лет, почему меня не рассматривают пристальнее? Он усмехнулся:

— Хотите верить, хотите нет, они на вас смотрят, как ястребы. А ещё вы тут не первый белый. На той неделе тут проезжал австралийский доктор.

Я вытаращил глаза:

— Он тоже останавливался в прибрежном доме?

— Нет, я его не видел. Он не на самолёте прибыл.

Я обдумывал эти новости всю дорогу обратно к джипу, где к нам в итоге присоединились мистер Сиддики и мистер Харун, расслабленные и смеющиеся после победной экспедиции, с руками, полными тарелок, завёрнутых в старые газеты. Они тоже ничего не знали об австралийском докторе. Пока мы медленно ехали сквозь чудесный золочёный вечер, мне подумалось, что, если верить мистеру Азизу, единственные кто мне может о нём рассказать — дежурные Белуджистанского бюро в московской штаб-квартире КГБ.

Генеральный агент по продажам отправился домой, а мои сопровождающие — помыться и переодеться. Мы договорились встретиться в семь вечера в зале приёмов. По толстым розовым

стенам я сразу понял, что его построили британцы. Там был прекрасный камин с полированной мраморной полкой, а с псевдоелизаветинских балок свисали люстры, приятно мерцающие, как полевые костры. Стекланные витрины стояли вдоль стен и тут, пустые, не считая двух полковых гербов, на одном — верблюд, стоящий под финиковой пальмой с подписью «Мекранские разведчики», на другом — геральдическая композиция с надписью «10-я группа патрульных катеров — выживают только отважные». В ящике добротного серванта из красного дерева нашлась книга посетителей, самым свежим записям в которой было лет десять, в основном это были восторженные комментарии офицеров с фамилиями вроде Икбал и Фаруки: «Какой чудесный вечер!», «Отлично провели время!», «Первоклассная жратва и компания!». У камина стояли телевизор «Сони» и видеомэгнитофон, воткнутые в древнюю бакелитовую розетку через три стабилизатора напряжения, и такое количество кабелей и переходников, что хватило бы на прожекторную батарею.

Мистер Сиддики и мистер Харун вошли, потирая руки. Они переоделись в шальвар-камизы, но поверх рубашек надели шерстяные безрукавки. Воздух стал прохладным, мы все устали. Нас бы согрел и повеселил стаканчик виски. Интересно, сколько бутылок доброго солода опустошили в этом зале, пока муллы не положили этому конец? За маленьким столиком в аванзале мы ели жареного цыплёнка, варёный рис, нежного молодого козлёнка в чудесном соусе карри, дымящиеся горы лепёшек чапати и, в конце, неоноворозовые заварные пирожные. Подавали блюда нам три официанта в белой форме с золотыми пуговицами, пополняя стаканы воды и с серьёзными лицами держа мухобойки. Размышляя, что же я потерял, не попав к столу Мохаммеда, и как он и шурин Ахмеда проводят вечер, я отказался от кофе и решил отправиться спать пораньше.

Денщик сидел на корточках в темноте под дверью спальни. Он провёл меня внутрь, зажёл походную керосиновую лампу и быстро приготовил постель, сложив одеяло внутри синтетической тигровой шкуры, а потом показав, как туда

залезть, как в оболочку от сосиски. Затем он встал, руки в боки, глядя на мои ноги. Потом вдруг нагнулся, схватил меня за щиколотки и стянул ботинки, набросившись на них со щётками и кремом и отполировав до блеска китайской лаковой шкатулки. Закончив с этим, он достал из витрины пижаму и повелительно указал мне снять костюм.

Я немедленно это сделал, а он повесил его рядом с одиноким носком. Наконец, он подошёл поближе, и изучив моё лицо, показал, что бритьё откладывать больше никак не можно. Мне, однако, несколько испугала мысль о работе с моим лицом опасной бритвой в почти полной темноте, и я покачал головой. Он кивнул, внезапно смущённо улыбнулся и выскользнул из комнаты. Я напряг уши, ожидая, что его шаги удалятся, но услышал только приглушённый кашель совсем вблизи — он вернулся к дежурству под дверью.

Я вполз в тигровую шкуру и вспомнил о мистере А. Э. Томпсоне, бывшем комендантом здешней базы «Империял» в 1932 году. Гвадар тогда управлялся арабским губернатором, назначаемым султаном Маската, которому полагалась личная охрана из 15 арабских солдат. Томсон в своём очерке для «Вестника» писал, что белуджи — «неграмотные люди, бедно живущие разведением и продажей скота, торговлей молоком, финиками, циновками, углём, дровами и рыбой», последняя «отлёживается на соляных подушках несколько дней, а потом запекается на солнце». Мистер Томпсон жил на «политической даче», в одиноком домике в миле от города. Здесь он поставил радиостанцию: «понадобилось пристроить две комнаты для размещения аккумулятора и дизельного двигателя для их зарядки. Три раза в сутки Гвадару положено обмениваться сигналами с Карачи и Джаском. Два дня в неделю, когда лайнеры “Имперских авиалиний” в полёте, станция передаёт сообщения о погоде и находится на постоянной связи с ними».

Мистер Томпсон, проводивший значительную часть рабочего дня за обслуживанием радио и генератора, был озабочен поддержанием формы. За домом он построил теннисный корт и каждый вечер играл пару сетов с человеком из Англо--Персидской нефтяной компании, парой городских коммерсантов и тремя индийскими метеорологами,

расквартированными в Гвадаре для «снабжения самолётов в полёте наблюдениями за верхними слоями воздуха и поверхностью». В июле и августе, когда вечера были для тенниса чересчур жаркими, они играли в гольф «среди песчаных дюн. В зимние месяцы через Гвадар пролетают стрепеты на зимовку в Индию, так что можно неплохо пострелять». Из местных продуктов были только «рыба, молоко, яйца, тощие куры и почти негодная баранина». Всё остальное нужно было завозить из Карачи. «Корзину свежих фруктов и овощей привозят каждую неделю самолётом. Запас питьевой воды доставляет раз в две недели корабль Пароходной компании Британской Индии. Местная вода используется для мытья и готовки после очистки квасцами».

Главными событиями недели были прилёты рейсов, хотя он редко их встречал лично. Аэродром был слишком далеко, а дорога туда слишком плоха, — «грубая песчаная тропинка, проходимая только на верблюдах», — так что он отправлял вместо себя главного агента по продажам. Вот как мистер Томпсон описывает типичный рабочий день: «Ясный солнечный свет знаменует утро, а мухи игриво скачут на лице, делая дальнейший сон невозможным. Входит слуга с чота хазри, ранним завтраком, и говорит, что телефонируют с аэродрома с вопросом, ожидается ли сегодня самолёт. Представительство начинает работу. Прибывает агент «Имперских авиалиний» по пути на аэродром, чтобы забрать у меня корреспонденцию для штаба. Устанавливается беспроводная связь с аэродромом и самолётом. Аэродром оповещают по телефону и мы все выходим на улицу, чтобы посмотреть прилёт. Мы довольно ясно видим самолёт на фоне неба, как он величественно подходит к аэродрому и, после элегантного разворота, снижается и пропадает из вида. Звонит телефонный звонок, аэродром сообщает, что самолёт приземлился. Информация передаётся соседним аэропортам, мы обедаем, потом телефон звонит снова: “Машина в воздухе”, другие станции немедленно уведомляются об отбытии. Беспроволочный контакт с самолётом поддерживается, пока он не достигает следующей остановки. Перелёт дня завершился».

Я погасил свет. Всепроникающую тишину нарушали только

далёкий рёв осла и сонный шорох и гул прилива на пляже. Где-то высоко прошёл большой самолёт, скорее всего 747-й на запад. В Дживани был радиомаяк и всё движение в сторону Европы из Карачи шло этим путём, прямо над Гвадаром. Я заскучал по дому и подумал о семье. В Лондоне вечереет. Наверное, они включают свет и греют кексы к чаю. Снаружи слышался приглушённый кашель и вздох. Интересно, как на урду сказать «иди уже в кровать, ради бога». А потом резко, как приговорённый падает в люк виселицы, я провалился в тёмный бездонный сон.

II

Ровно в шесть утра дверь с грохотом распахнулась и денщик вошёл в неё боком: в одной руке лампа-молния, в другой — большой поднос со стеклянным стаканом, сахарницей и двумя огромными серебристыми термосами. В суматохе прошлого вечера я заказал на утро кофе и теперь смотрел, как денщик открутил крышку одного из термосов и осторожно опрокинул сосуд над чашкой. Ничего. Он хлопнул по доньшку и термос выплюнул субстанцию тёмную и вязкую, как речной ил. В другой фляге оказалось вещество той же вязкости, но бледнее, примерно как йогурт. Потом в чашку добавилась ложка сахара с муравьями, денщик всё это перемешал, подал мне чашку и молитвенно сложил руки.

Чашка издавала слабый, но тревожащий запах серы. Я сделал глоток. Это была ужасная ядовитая жижа, что-то похожее на содержимое помойки возле индийской забегаловки. Я, однако, выдавил из себя улыбку и, сияя, денщик убежал. Я взял лампу, — в Гвадаре в это время суток нет электричества, — пошёл в туалет и вылил кофе в унитаз. Он забил канализацию, но медленно, как в дренажном колодце, всё же утёк. Пока денщик не вернулся и не выхватил бритву у меня из рук, я быстро и болезненно побрился под холодной колодезной водой.

Мы собрались в офицерской столовой на завтрак из риса, рыбы и сладкого чая. Двое моих друзей были не в лучшей форме: в глазах полно лопнувших сосудов, а руки слегка тряслись,

когда они мрачно тыкали в еду. Мистер Сиддики сказал, что его ночь была бессонной. Кровать ужасна. Он не привык к такой тишине. В два часа ночи он услышал царапанье, зажёг свечу и увидел крысу.

— Она была огромная, как мангуст, — доложил он.

Мистер Харун содрогнулся. Я их оставил и пошёл на веранду перекурить. Солнце едва взошло над горизонтом, утро мягко осветило и как по волшебству очистило несчастный нищий Гвадар. Свет прокрался по территории и подсветил бугенвиллеи, почти превратив их в лампочки. Мечтательный молодой солдат всё ещё стерёг ворота. Он подбежал пожать руку, а потом, поскольку общего языка у нас не было, улыбнулся, прикоснулся к груди у сердца и вернулся на пост сквозь длинные тени деревьев.

К двери со скрежетом подкатил джип. Водитель, невысокий, с круглым мальчишеским лицом, выскочил и тоже пожал мне руку:

— Я Иршад. Управляющий аэродрома Гвадар. Я слышал, вам интересны авиационные дела. Может, хотите посмотреть мой рабочий место? Я вас отвезу. Если желаете.

Он неуверенно на меня посмотрел, а потом перевёл глаза вниз и нахмурился. Я с удовольствием принял приглашение. Как только мистер Сиддики и мистер Харун нетвёрдо забрались в машину, мы проехали через город, потом, мимо зевающего охранника на кухонном столе, в пустыню. Стреножённые верблюды жевали колючки. Бородатый кочевник срал за скалой, вздёрнув халат к талии и обнажив тощие серые ляжки. Ночью ветер переменялся и теперь бригады дворников подметали другую сторону дороги. Мы доехали до аэропорта и остановились у маленького жёлтого двухэтажного здания в паре сотен ярдов от полосы.

— На первом этаже офис, — сказал Иршад. — На втором спальные помещения.

У двери рос одинокий розовый куст, пыль вокруг корней была

тёмной от воды. Я обратил на неё внимание, Иршад рассмеялся и оживился:

— Это мой первый роза! Утром вот посадил. В Лахоре я живу с родителями в маленьком доме, три комнаты и сад. Сад — мой. Я там самый счастливый. Но два месяца назад меня перевели сюда, так что я должен начать всё заново. Управление гражданской авиации пришлёт из Карачи розы, жасмин, циннию и бархатцы, а департамент лесов даст апельсиновые, эвкалиптовые и манговые деревья. Первая поставка прилетела вчера на «Фоккере», а остальное будет на следующей неделе, и тогда гвадарский аэродром станет самым прекрасным садом в Белуджистане! Мне запрещено сажать плодовые деревья вдоль полосы, потому что они привлекают птиц и создают опасность столкновения самолётов с ними. Так что там я посажу бархатцы и циннию, кусты диких каперсов, может быть — колючие грушевидные кактусы. Вокруг терминала я устрою парк. Зелёная трава и везде розы и деревья для тени — эвкалипты и апельсины, манго и местная финиковая пальма. Обозначу дорожки белыми камнями, а стены терминала будут покрыты жасмином и бугенвиллеей.

Два человека из Карачи смотрели на него так, будто его голова превратилась в цветочный горшок. Мистер Сиддики пробормотал:

— Для всего этого интенсивного садоводства необходима вода.

— Цистерна приходит из Гвадара каждое утро. А ещё я строю подземный бак. Вода — не проблема.

Он пригласил нас внутрь. На двери его кабинета сияла свежей краской табличка: «ИРШАД УЛЬ ХАК УПРАВЛЯЮЩИЙ АЭРОПОРТА ГВАДАР», а внутри стояли рабочий стол, два стула и ещё один стол с большой дуплексной УКВ-радиостанцией «Комко». Окна прикрыты элегантной металлической решёткой. К нам присоединился молодой человек с испачканными свежей землёй руками. Он что-то сказал Иршаду, который рассмеялся и хлопнул его по плечу.

— Это Хан, он же огородный старшина. Первые семена

прислали вместе с розами вчерашним «Фоккером». Хан, расскажи им, что ты сейчас посадил?

— Редис!

— Гигантский белый. Пробовали? Очень хорош. А сейчас Хан помоеет руки и принесёт нам закуски.

Хан поспешил прочь.

— Мы здесь в основном молодые парни. Это холостяцкий аэропорт, жёны и семьи на территории запрещены — условия слишком тяжёлые. У меня есть девушка в Лахоре, тоже с ума сходит по садам, но нам нужно дожить до свадьбы, пока нас не повысят до аэропорта для женатых.

Из радиостанции раздался решительный голос:

— Гвадар, это Виски Янки шесть ноль ноль шесть [WY6006], приём.

Иршад посмотрел на часы:

— Оманских военных везёт, сядет через двадцать минут, — сказал он, щёлкнув тумблером на рации и взяв в руки старый комментаторский микрофон.

— Доброе утро, Виски Янки шесть ноль ноль шесть, Гвадар. Вы на связи с Карачи?

— Никак нет, Гвадар. Не можем докричаться до них.

— Принято.

Иршад нахмурился, обращаясь ко мне:

— Он сейчас должен быть на связи с Карачи-Контроль. Подозреваю, там опять радиостанция сдохла.

Я ошеломлённо кивнул, не обратив внимания на его слова, потому что голос из радиостанции был новозеландским. Эти широкие гласные и разборчивую неторопливую дикцию

ни с чем не спутать. Меня укололо мыслью о том, что моя дочь сейчас у моей матери в зелёном пригороде Окленда, совсем рядом с большой и шумной семьёй моих сестры и шурина. Что этот киви 104 делает на военно-транспортном рейсе оманского правительства в Гвадар? Он доложил место и рассчитал проход Дживани в 08:58 местного, сохраняя эшелон один три ноль 105.

— Теперь надо дать аэродромную информацию, — сказал Иршад.

Он прочистил горло и щёлкнул кнопкой:

— Виски Янки шесть ноль ноль шесть, метео по Гвадару. Погода в Гвадаре хорошая, ветер неустойчивый, видимость восемь километров, давление аэродрома один ноль один четыре миллибар, температура двадцать градусов Цельсия, облачность ноль. Полоса ноль шесть.

— Принял, Гвадар, — ответил новозеландец.

Иршад отключился. «Что за фигня опять случилась с Карачи?», — пробормотал он, потом вздохнул и снова нажал переключатель:

— Шесть ноль ноль шесть, Гвадар. Доложите ваше место сию.

— Прямо над Дживани, — сказал новозеландец, — и приступаем к снижению. Вот наблюдаем вашу полосу.

Вошёл Хан с чашками чая, блюдами фисташек и розового печенья. За чаепитием я восхищённо смотрел на ониковый письменный прибор и радужные пресс-папье на столе Иршада. Ещё там была игольница, а под листом стекла — красная пластиковая салфетка и вырванная из тетради страничка с аккуратно выведенным прописью описанием облаков: «Слоисто-дождевые облака, СД», — прочёл я, «от 600 до 10 000 футов. Тёмные, серые, слабоосвещённые. Слоистые облака, СО. Напоминают туман, но не стелются по земле».

Иршад протянул руку за горстью фисташек:

— Заходит. Слышите?

Я прислушался и уловил вой газотурбинных двигателей с запада. Мы стояли у окна и смотрели, как в миле от нас прошёл «Фоккер», от крыла отражались солнечные лучи и самолёт сиял как дневная комета. Он резко накренился, чтобы выровняться по оси полосы.

— На заходе на полосу ноль шесть, — сказал новозеландец.

— Окей, — ответил Иршад. — Подтвердите, что шасси выпущены и встали в замки.

— Я бы хотел встретиться с пилотом, — сказал я. — Он из моей части света.

— Легко. Как только он выключится, я всё равно должен быть у терминала.

Мы подъехали к «Фоккеру», когда его винты ещё крутились. Два европейца удивлённо посмотрели на меня из кабины. Крупного сложения молодой второй пилот встал со своего кресла и прыгнул на землю. Улыбаясь и пожимая мне руку, он представился:

— Гарт МакГирти. Что одинокий белый человек забыл посреди Бармалейстана?

Пока жилистые оманские солдаты выгружались и шли к ожидающему их грузовику, мы обменивались краткой личной информацией, как свойственно людям между рейсами. Он летал на F27 «Оманских авиауслуг» из-за спада экономики дома:

— У «Эйр Нью-Зиланд» внезапно стало слишком много пилотов и слишком мало самолётов, но ещё у них есть контракт с оманцами на снабжение лётным составом. Так что вместо неоплачиваемого отпуска нас шестерых отправили сюда. Живётся неплохо. Налёт хороший, разрешают спиртного на 10 процентов зарплаты, — я могу купить пива на 3000 американских баксов в год, — и отпуск дома каждые восемь месяцев. Иногда дольше обычного, потому что все оманские «Фоккеры» проходят тяжёлые формы обслуживания в Новой

Зеландии, и мы туда их доставляем своим ходом. — Он улыбнулся. — Хорошее путешествие. Много посадок. По пути встречаются интересные персонажи. Весело, в общем.

На борт начали подниматься солдаты в обратную сторону. Капитан, крепкий седеющий англичанин, спустился на перрон и представился Иэном Басселлом из Чиппинг-Нортон.

— Это ж Бармалейстан, тут яйца режут. Как вас сюда занесло?

Я рассказал о своём «имперском» сафари и ему, а потом, когда мы с Гартм болтали о Новой Зеландии, упомянул, что провёл часть детства поблизости, на Фиджи. Гарт сказал, что его приятель, тоже пилот «Эйр Нью-Зиланд», женился на девушке с Фиджи. День той свадьбы был прекрасным — идеальная погода, хорошие люди, янтарной жидкости в достатке, все весёлые, как птички. Он назвал имя девушки. Стоя на гвадарской полосе, пока ястреб медленно спускался по ветру и, насколько я знал, белуджийский шпион КГБ, встречающий все самолёты, читал наш разговор по губам, я сказал:

— Она жила напротив нас через улицу. Моя сестра с ней дружила.

Капитан Басселл взглянул на часы:

— Пора вылетать.

Гарт уставился на меня:

— Да вы шутите!

— Пойдём, сынок, — сказал капитан. — Нам сегодня ещё много миль пролететь надо.

— Да будь я проклят, — медленно проговорил Гарт, забираясь в самолёт через грузовой люк и садясь в своё кресло в кабине.

Завелись двигатели, раскрутились четырёхлопастные винты в чёрно-белую полоску и, пока пилоты читали контрольную карту «перед рулением», мы с Иршадом поспешили в его кабинет, чтобы он выдал «Фоккеру» указания на вылет,

добравшись туда как раз тогда, когда Гарт включил рацию и запросил руление. Разрешено. Иршад хотел знать, на каком эшелоне они полетят. Один четыре ноль, ответил Гарт. Мы смотрели, как «Фоккер» развернулся в торце полосы и услышали грохот двигателей, которым добавляли режим.

— Гвадар, шесть ноль ноль шесть на Маскат. Разрешите взлёт?

Иршад разрешил и они взлетели, медленно поднимаясь в синеву, пока самолёт не стал просто точкой отражённого света. Голос Гарта продолжал греметь в динамике ещё долго после того, как они исчезли, докладывая высоту и место, и беспокоясь о молчании Карачи. В итоге, пройдя Дживани, он нас оставил, — «Хорошего дня, Гвадар», — переключил частоты и вышел на связь с Маскатом. Иршад выключил радиостанцию. В тишине мы допили чай и доели фисташки. Мои мысли внезапно заполнили детские воспоминания о сестре и её симпатичной тёмноглазой фиджийской подружке, играющих в нашем саду на Фиджи. Меланхолия этих образов рассеялась только по пути в город, когда Иршад внезапно свернул с дороги и поехал по ухабистой пустыне. Мы остановились у подножия небольшого подъёма:

— А теперь я вам покажу кое-что действительно интересное.

Мы пошли за ним. Мистер Сиддики и мистер Харун вздыхали от того, что в их ботинки набивался мелкий песок, а на спинах пошитых на заказ пиджаков проступали тёмные пятна пота. Иршад остановился на вершине склона и резко вытянул руку:

— Смотрите! Глаз моря!

— З или С? — тихо буркнул мистер Сиддики, когда мы столпились на склоне. — М или Г? О или У? Ря или ру?

— Не спрашивай, — пропыхтел мистер Харун. Глаз, наверное, ЦРУ.

— Надеюсь, что ЦРУ. У них хотя бы холодное пиво есть.

Мы выстроились рядом с Иршадом на берегу пруда, —

круглого, размером с небольшой садовый, в каких растут лилии, — заполненного тёмной маслянистой водой. Примерно посередине лопался с хлюпающим звуком маленький блестящий пузырь, тут же появлялся и лопался вновь. Мы стояли, — Иршад и трое мужчин в деловых костюмах, единственные люди в этом жарком первобытном пейзаже, — и смотрели на явление. Я понял, что это такое. А. Э. Томпсон, комендант аэродрома «Империял», был достаточно заинтригован феноменом, чтобы описать его в статье для «Вестника»: «В миле к востоку от аэродрома творится удивительное представление под названием “Глаз моря”. Это глубокий круглый пруд с мутной водой, примерно пятнадцати футов в диаметре, с вечным пузырьком неподалёку от центра. Принято считать, что он соединён с морем, которое примерно в четырёх милях от него, посредством подземного канала. Пузырёк немного больше мяча для крикета постоянно появляется и лопается. Никаких связанных с этим местом легенд нет, но туземцы его побаиваются и понижают голос, когда оказываются рядом».

Я процитировал это Иршаду, который ответил:

— Да, он правда соединяться с Гвадарский бухта. Иногда кочевники мыть тут котелок или сковородка. Если посуда уронить, то он идёт под землю в тоннель и его нести в море. Эти потерянные котелок и сковородка наблюдать рыбаки.

— То есть они выплывают? — спросил мистер Харун.

Мистер Сиддики нетерпеливо щёлкнул языком:

— Харун, если криворукий кочевник ронять тут кастрюля, он сначала должен утонуть, чтобы попасть вниз в подземный тоннель. Так?

— А, да.

Иршад прокашлялся:

— Верблюд тоже.

Мы вытаращились на него. Мистер Сиддики опасным тоном спросил:

— Какой-такой верблюду?!

— Верблюд падать сюда и его тоже выносить в море.

Мистер Сиддики издевательски хрюкнул:

— Наблюдать рыбаками, когда он проплывать мимо до Бомбей, полагаю? Что у вас тут? Подземный тоннель? Чтобы верблюд пролезть, проход должен быть семь футов диаметр.

— Если только ноги не поджаты, — пробормотал мистер Харун.

В столовой береговой охраны Иршад сказал, что встретится с нами днём, когда мы будем на аэродроме, чтобы сесть на наш рейс. Он же возвращался сейчас, чтобы посадить ещё роз. Я устроился на веранде, чтобы поработать с заметками, а мистер Сиддики и мистер Харун с подозрительно таинственным видом объявили, что они прогуляются по городу. Но стоило мне начать работу, как из столовой донеслись звуки большого бунта — крики, вопли и гнусные звуки мордобоя. Я подпрыгнул и заглянул в сетчатую дверь. Там работал телевизор. Хор певец, с голосами, напоминающими полицейские свистки, пел на хинди, колотя в барабаны и звеня цимбалами, выводя серенаду хорошо откормленному юноше в блестящем костюме, гарцевавшему по подиуму с криками «О-о, бум-бум»; стайки поклонниц в серебристых мини-юбках стлались у его щиколоток. За всем этим пристально следил человек в форме, сидящий на диване. Когда он меня заметил, то, перекрикивая этот гам, проорал: «Подходите, присоединяйтесь! Надеюсь, вам такое нравится!».

Я вошёл. Он был одет в рубашку апаш и густо-зелёный свитер с майорскими коронами на плечах, а лицо имело такое меланхолическое выражение, что это можно было внести в его паспорт как особую примету: глаза карие, волосы чёрные, поведение похоронное. Ещё он оказался очень низким.

— Слыхал, что вы тут! — прорычал он. — Хотите чаю?

Я кивнул, и его денщик, сухощавый и ретивый, с удвоенной скоростью побежал выполнять. Парень на экране неловко раскачивался на цветочных качелях и парил над головами суматошных тинейджеров. Пока они беспомощно пытались его схватить, картинка резко рассыпалась на скользящие цветные полосы и исчезла.

— Чёрт! — сказал майор. — Отключили свет. Электричество тут дают только несколько часов утром и вечером, но иногда генератор мигает.

Он кивнул на пустой экран:

— Индийское видео. Мюзикл. Полная дрянь, конечно, но так, убить время. Если это не на ваш вкус, то есть ещё кассета Би-Би-Си, хит-парад 1981 года [106](#), очень хорошая.

Я сказал, что мюзикл меня устроит. Он кивнул и сказал, что на обед будет рыба.

— Сам поймал, кстати, прошлым вечером. Немного похожа на вашу камбалу, очень хороша, если обжарить с каплей масла. Я вечером обычно хожу. Там есть буй в бухте, мне хорошо на нём сидеть. Тихо-мирно и там всегда клюёт.

Его речь и поведение казались совершенной пародией на выпускника Сандхерста [107](#), но он там, конечно, никогда не был, как и где-либо ещё:

— Никогда не был за границей, на самом деле, и никогда не буду. Недостаточно молодой, недостаточно умный. Пакистан, вы знаете, очень бедный. У нас нет денег, чтобы слать парня типа меня на заграничные курсы. Некоторые ездят, конечно, но это мажоры со связями.

Он был холост. Женатых в Гвадар не назначают — военные чины в Исламабаде считают, что здесь тяжёлые условия. По его словам, время тянется медленно, но ему помогают рыбалка, видео и служба.

— У нас тут двустороннее движение. Из страны наружу едут

наркотики, а сюда тащат товары вроде телевизоров, видаков, радио, выпивки и табака. Иногда немножко золота, хотя оно в основном в Индию. Но вот в прошлом месяце один из наших патрульных катеров увидел дау, которая пыталась проскользнуть глубокой ночью без огней, и за ней погнался. Там было золотых слитков из Залива на 7 миллионов рупий 108. Большинство контрабанды — это оттуда. Белуджийский берег — как передовая, здесь большие уловы, но даже на индийской границе иногда веселее. Тут — как вчерашняя газета.

Он передал мне экземпляр «Зари», англоязычной газеты из Карачи, и показал заметку об аресте 55 контрабандистов, пытавшихся нелегально ввезти «10 327 граммов индийских листьев биди, 2 662 рубашки, 1 293 пары брюк, 7 видеомагнитофонов, 2 цветных телевизора, 17 кассет с индийскими фильмами, один автомобиль «Датсун», один джип, 51 верблюда, 64 коровы и 78 бутылок индийского виски».

Майор с внезапной прочувствованностью прокомментировал:

— Эта контрабандная корова может быть абсолютной мерзостью.

Потом снова включилось видео и пухлый юноша продолжил песню, но его голос перешёл на такой визг, что майор нахмурился и крикнул денщика, пожаловавшись:

— Его голос опять стал очень высоким.

Денщик присел и покрутил настройки, а я пошёл смыть пустынную пыль, едва не столкнувшись на веранде с мистером Сиддики и мистером Харуном, почти ползущими под тяжестью обёрнутых в газеты тюков. Не смотря мне в глаза, мистер Сиддики объяснил:

— Немного последний покупатель.

— Так, немножко мелочь, — пробормотал мистер Харун.

Предательский порыв ветра приоткрыл уголки обёрток,

обнажив ещё партию иранской посуды. Когда мы собрались у обеденного стола, меня всё ещё мучили припадки смеха. В несколько натянутой атмосфере мы ели плов, чапати, баранину карри и вкуснейшую майорову рыбу, нарезанную на маленькие квадратики и обжаренную в гхи. Посреди обеда к середине веранды подъехал джип с молодым человеком и потрясающей красоты девушкой на седьмом месяце беременности. Лицо майора осветилось сильнейшим счастьем:

— Мои друзья приехали!

Он с лязгом бросил вилку и нож, не доев обед, и бросился наружу встречать гостей. Они все сели в джип и больше мы майора не видели.

Позже днём мы тоже уехали — на джипе генерального агента. Денщик тщательно собрал мою сумку, постирав и погладив всю одежду, даже постиранную в Дубае. Я его тепло поблагодарил и дал немного денег, взятых с некоторым презрением, но, немного отойдя, он развернулся, улыбнулся и поднял руку в римском салюте. Мистер Сиддики и мистер Харун были в прекрасном настроении. Этой ночью, напоминали они друг другу, они будут спать в своих постелях.

В аэропорту была обычная, дикого вида, толпа встречающих.

— Мягкой посадки. Я за вас молиться. — Генеральный агент по продажам аккуратно надорвал наши билеты и сказал, что рейс на Карачи летит через Пасни, маленький аэродром на берегу. В «Фоккер» грузили ящики лобстеров. Я заметил девушку в форме авиационной безопасности, — другую, — обыскивающую пятерых женщин в чёрных никабах за занавесом из мешковины в жаркой кирпичной пристройке сзади. Нас тоже бегло ощупали и мы расселись. Стюардесса, на вид едва лет 17, закрыла дверь и объявила:

— Время полёта до Пасни, иншалла, будет двадцать минут.

Я посмотрел на сидящего рядом мистера Харуна:

— Что значит «иншалла»? Что-то не так с лётчиками?

— Нет-нет. Девушки в PIA всегда так говорят — божья воля, знаете ли. Это нормально. Значит просто то, что если Аллаху угодно, чтобы мы были в Пасни через 20 минут, то окей, нет проблем. Но если нет — мы не должны винить в этом её.

Мы взлетели, прошли 70-мильный сегмент быстро, низко над широкими и пустыми пляжами, омываемыми прибоем, и приземлились через четверть часа. Сидеть в самолёте было слишком жарко, так что все транзитные пассажиры вышли постоять в тени под крылом. «Империял» здесь не садилась, рейсы летели из Гвадара прямо в Карачи. «Маршрутный сборник» предупреждал, что Пасни, с солоноватой водой в аэродромном колодце и неухоженной грунтовой полосой, годится «только в самом отчаянном случае». Но сейчас полоса оказалась длинной, широкой и отлично заасфальтированной. Я заподозрил, что её сделали для боевых самолётов, потому что уверенно различил взрывостойкие бетонные укрытия для истребителей на дальнем конце поля. Если Советы когда-нибудь доберутся сюда из Афганистана, то это будет фронтовая база Битвы за Гвадар.

В Пасни загрузили ещё лобстеров. Мистер Харун нервно заметил, что некоторые ещё живы и машут клешнями через щели ящиков. К кабине подошёл человек с чем-то, завернутым в газету. Молодой светлокожий командир с рыжеватыми волосами вышел, а мужчина положил свёрток на полосу и развернул, предъявив шесть кефалей. Капитан присел и внимательно осмотрел рыбу, потом отдал продавцу немного мятых рупий и поспешил на борт, сначала забросив свою покупку в салон. В двери появилась стюардесса и созвала нас. Через несколько минут мы были в воздухе, набирая высоту над пустыней курсом на восток. Время в пути до Карачи, да будет на то воля Аллаха, составит один час. Потом стюардесса раздала нам воду в бумажных стаканчиках. В самолёте было столько рыбы, что пахло как на траулере и, может быть, за нами так же летела стая орущих чаек.

III

Пейзаж внизу выглядел очень странно, как море, замёрзшее

в сильный шторм и превратившееся в ослепительно белую вечную мерзлоту. Поднимавшиеся тепловые потоки на высоте пары миль от земли точно повторяли контуры рельефа внизу, так что мы болтались над ущельями и холмами этих окаменевших волн, как бродячий пароход в тайфуне. Мистеру Харуну это совсем не нравилось. Он бормотал: «О, господи боже» и сидел, вцепившись в подлокотники. Наконец, последним мощным рывком Белуджистан нас приподнял и вышвырнул. Мы боком проскользнули над пустынным пляжем и морем, над которым самолёт сразу выровнялся. Мистер Харун вздохнул и открыл глаза. Вода была цвета лайма, протреленная преломлёнными солнечными лучами. Полдюжины лодок с садками для лобстеров были, казалось, привязаны к световым столпам. Мистера Харуна удалось разговорить, и он немного и тихо рассказал о себе. Работа в правительственном отделе по связям с общественностью для него была лишь средством заработка на квартплату и пенсию. На самом деле он поэт, эссеист и автор коротких рассказов. Я заметил, что сейчас для писателей в Пакистане наверняка непростые времена, но это не очень помогло. Впрочем, он согласился, что военный режим генерала Зии-уль-Хака не терпел ни малейшей критики, даже скрытой и косвенной.

— А получится ли проскочить с аллегорическим стихотворением?

— Нет-нет.

У генерала на службе состоят суровые богословы, специально назначенные такое распознавать.

Он замолчал и уставился в окно, не говоря ничего больше. Мы проходили над Рас-Ормара, ещё одним похожим на наковальню мысом, выдающимся в море. «Маршрутный сборник» рекомендовал пилотам на этом участке «ползти по берегу», что мы и делали 40 лет спустя. Наш маршрут сейчас точно повторял трассу самых первых полётов «Империял» в Индию, проходивших по персидской стороне Залива. Именно этим путём сэр Сэмюэль и леди Хор летели на потрёпанном трёхмоторном «Де Хэвилленд DH.66», разведывая трассу, которой компания потом следовала почти семь лет, пройдя

на юго-восток от Басры к «персидскому городку Буширу». Там чета Хор увидела «два крохотных “Мотылька” гг. Стека и Лита 109, летевших в Индию». Двое молодых авиаторов глубоко их впечатлили тем, что на случай аварийной посадки у них не было ничего, кроме пакетика печенья в одном самолёте и укулеле в другом.

Потом «Де Хэвилленд» долетел до Ленге, который с воздуха «похож на итальянский городок. Со всех сторон как будто маленькие церкви с куполами». Британский вице-консул сказал сэру Сэмюэлю, что «это встроенные колодцы для сбережения поверхностной воды. В Ленге за год выпадает два дюйма дождя». Но в Джаске, на следующей остановке, осадков всего три четверти дюйма, «и коровы, когда нет рыбы, живут на израсходованной ленте Индо-Европейской телеграфной конторы». Когда они сели в Джаске, «перс в чёрной мантии поставил в пустыне деревянный стол и рукой опытного каллиграфа вписал в наши паспорта символы, похожие на знаки зодиака». Хоры остановились у мистера Джейнса, представителя телеграфной компании. Он им рассказал, что летом здесь так жарко, что мухи дохнут прямо в полёте и безжизненно падают с неба. Потом они полетели в Белуджистан «над белой равниной Пасни» и приземлились в Кветте, где их встретили «британский резидент в Белуджистане полковник Киз, белуджийский охранник и офицеры военно-воздушных сил одной из кветтских эскадрилий. Неподалёку стояла палатка с обедом. Я получил два занимательных подношения. Первое — афшарский ковёр, присланный ханом Калата, правящим князем Белуджистана. К нему, в сумке золотой парчи, прилагалось приветственное письмо: “Я попросил своего политического агента передать Вам приветствие от моего имени, занять Вас и Леди-Сахибу, и преподнести Вам от меня ковёр, как символ Вашего покорения воздуха — такого, какое совершил Царь Соломон, пролетев над этими землями на своём волшебном ковре”. Второй подарок, от сардар бахадура Мир Бахи Хана, гичкийского сардара Кеш Мекрана 110 — изумительно великолепный меч с ширазским клинком и ножами сине-белой калатской эмали».

Солнце клонилось к закату, окрашивая смутные тенистые высоты Макранского берегового хребта в дымчато-лиловый цвет, а винты самолёта описывали радужные круги. На кухне включили свет. На борту «Фоккера» было тихо и уютно, и мистер Сиддики, сидящий через проход, потянувшись, сказал:

— На большинство другой авиалинии можно выпить. Неплохо бы, а?

— У «Пакистанских» нельзя, — пробурчал мистер Харун.

Я это уже знал.

Девочка-стюардесса медленно шла к нам по проходу. Мистер Харун вдруг хихикнул и потянул меня за руку:

— Спросите её.

— Что?

— Попросите у неё спиртной напиток. В шутка. Просто посмотреть, что она сказать. Давайте, давайте.

Когда она с нами поравнялась, я сказал:

— Не могли бы вы принести мне виски и воды. Большой. И без льда.

Она окоченела, поднесла руку ко рту, а глаза стали большими:

— О, нет. На этом самолёте... сэр, PIA исламская... руководство, нет, нет, это запрещено, это...

Мистер Харун, уставившийся в окно, захохотал, как и мистер Сиддики. Потом стюардесса рассмеялась сама. Её живое лицо было совершенно прекрасным и, когда она отвернулась, мистер Харун повторил:

— Запомните, без льда!

В десяти тысячах футов над нами ветер завывал спутный след реактивного самолёта в сложный узор, напоминающий

прожилки на листьях, красновато-коричневый в лучах заката. Мы начали снижение у Рас-Карачи и медленно спускались над заливом Сонмиани, подходя к городу над спокойной водой и плоскими зелёными островами гавани. Там были причалы и железнодорожные грузовые дворы, сменившиеся плотной городской застройкой, резкие контуры которой смягчили сумерки. Диспетчеры Карачи поставили нас в зону ожидания, отправив «Фоккер» кружить над плавными коричневыми холмами, очерчивая примерно 20 квадратных миль, как маловысотный авиаразведчик. У Хоров, прилетевших сюда, такой задержки не было. Сэр Сэмюэль признался: «Не отрицаю, что, приближаясь к Карачи, я чувствовал изрядное волнение. Мы с леди Хор достигли Индии. Женщина совершила такое путешествие впервые [Георг V, когда она вернулась, произвёл её в Дамы Ордена Британской Империи — авт.], а министр Короны впервые прилетел в столь отдалённую часть Империи. Сотни жителей Карачи <...> вышли встретить нас. Среди писем, ожидавших нас по прибытии, я нашёл адресованное мне как “сэру Сэмюэлю Хору, знатному аэронавту”. Мой индийский корреспондент стал первым в Индии коллекционером марок авиапочты».

«Фоккер» сделал последний разворот, резко накренился и пошёл сквозь сумерки к зелёным входным огням гражданского аэропорта Карачи. Подход ВПП 25 Правой обозначен огнями высокой интенсивности по осевой линии, белыми с перекрестиями, мерцавшими под нами, пока мы не приземлились с единственным мягким толчком, а потом затормозили на рулёжке возле терминала внутренних рейсов. Когда я выходил, стюардесса у двери улыбнулась мне. Я ей сказал, что меня всё ещё мучает жажда. Она ответила:

— Надеюсь, сэр, что вы из терпеливых.

Мистер Сиддики объявил, что мы будем ждать багаж в VIP-зале и, показав на входе удостоверение, провёл нас в большой зал, обставленный в жёстком и формальном стиле, какой я видел в пекинском Доме народных собраний 111. Он был пуст, не считая делегации, пившей чай на толстых диванах. Я спросил, насколько законно мы сюда попали, но мистер

Сиддики развеял мои сомнения:

— Нет проблем. Здесь начальница меня знает.

Он вскочил и схватил листок бумаги:

— Смотрите: список лиц, которым разрешено пользоваться залом, по старшинству от 1 до 20.

Президент был на первой строчке, секретарь центрального правительства внизу. Губернаторы провинций шли четвёртыми, бывшие президенты восьмыми, а чрезвычайные и полномочные послы одиннадцатыми. Девятая строчка была вымарана. Мистер Сиддики пробормотал:

— А, просто какие-то махараджи, теперь не особо важные персоны.

Мы погрузились в его маленькую машину и поехали по тускло освещённым улицам с оживлённым движением, уворачиваясь от расписных автобусов и ругаясь с водителями авторикш [112](#), норовивших, как римские колесничие, оторвать друг другу колёса. Потом, на манер археолога, рассказывающего о важных памятниках ушедшей цивилизации, мистер Сиддики показал мне места, где можно было выпить до того, как муллы в 1977 году прикрыли лавочку.

— Там был ночной клуб, и ещё один дальше по улице. Тут был бар. Там на углу — казино. И ночной клуб вон на том. Теперь можно выпить, только если есть связи — и по ценам чёрного рынка. Власти об этом всё знают, но закрывают глаза. Когда мой сын спрашивает: “Папа, когда я вырасту, я хочу быть очень-очень богатым, мне лучше стать доктором или адвокатом?”, я ему отвечаю: забудь всю эту чушь, лучше быть хорошим бутлегером в Карачи.

Он высадил меня у отеля. На прощание я сказал:

— А я хотел бы вернуться в Гвадар.

Мистер Сиддики и мистер Харун громко рассмеялись и уехали. Я вошёл в отель, безликий стеклянный «Холидей Инн»,

такой же, как везде — и такой же, как везде, отчуждённый, заселился и поднялся в лифте в номер. Лифт остановился на третьем этаже, в него вошли молодожёны с гостями. Невеста в белых шелках улыбнулась мне в ответ столь ослепительно, что у меня едва не подломились колени.

Позже, в кофейне, я подозвал официанта и попросил холодного пива. Он ответил:

— Спросите на стойке.

На стойке сказали:

— Поднимитесь в номер и закажите оттуда.

Я поднялся и заказал по телефону холодное пиво. Оно прибыло спустя четверть часа вместе с анкетой, в которую положено вписать полное имя, домашний адрес, гражданство и номер паспорта. Когда я заказал ещё пива, пришлось заполнять новую анкету. Пакистанские законы обязывают иностранца пить в номере, тайком и в одиночку, и это вогнало меня в тоску. Если бы мистер Сиддики и мистер Харун оставили мне свои телефонные номера, я бы их пригласил.

До Раздела 113 субконтинента Карачи много лет был воротами в Индию для летевших на восток. По всем свидетельствам место было унылое. Не считая огромного ангара высотой в 201 фут, построенного для дирижабля R101, — потерпевшего катастрофу в 1930 году во Франции во время испытательного полёта для нового маршрута по Империи, после чего ангар забросили, — в городе было мало примечательного.

Путешествующие мемуаристы просто отмечали факт прибытия и вылета, иногда педантично упоминая ангар (самое высокое сооружение в Индии), прежде чем перейти к другим темам. Чарльз Э. Уорд, например, прилетел сюда в конце 1931 года: «Я впервые увидел Индию вскоре после полудня — эту д в коричнево-серых тонах, простирающийся вглубь на мили, с гаванями Карачи на переднем плане и дирижабельным ангаром, возвышающимся над пустыней, как огромная палатка. Собралась небольшая толпа англичан, чтобы посмотреть прибытие “Почты” или встретиться с друзьями, и вскоре

я поехал в город».

Пассажиры ночевали в отеле «Килларни». Им подавали бесплатное такси до аэродрома, где ждал самолёт, обычно около указателя с надписью «Лондон 4 093 мили». Корреспондент дамбартонской газеты «Скала» писал: «Мы позавтракали в гостинице, после чего “прошли” врача и паспортную проверку. Вылетели из Карачи в 9:30 на большом биплане “Хорса”. Курение запрещено строжайше, наказание — штраф 200 фунтов и шесть месяцев тюрьмы». Филип С. Раддер, направлявшийся из Сингапура в Лондон, также сел на НР 42 в Карачи: «Впервые мы увидели громадный “Ханно” в 2 часа ночи. Он стоял готовый на взлётной полосе под светом полудюжины прожекторов. Выглядел он великолепно, размер подчёркивала чернота фона, а длинный, похожий на ящерицу, фюзеляж сиял тусклым серебром. Взлетели в 2:30. Как только мы поднялись в воздух, прошёл стюард, погасил свет и уложил нас спать». Анонимный австралиец, летевший в Кройдон из Брисбена, писал: «В Карачи, где дул сравнительно прохладный бриз, мы позавтракали, а потом погрузились в этот летучий отель, СКП 114 “Хенгист” — четырёхдвигательный 22-местный самолёт с большой кладовой продуктов и баром между двух салонов. Вид ледника через открытую дверь меня соблазнил, так что я позвонил в колокольчик и заказал напитки — оранжад для молодого родственника махараджи Джодхпура и лимонные сквоши ассамскому плантатору и себе. Атлетичный юный индиец, идеально говорящий по-английски низким музыкальным голосом, недавно прибыл из Англии на десятидневные каникулы. Когда мы долетели до моря, плантатор из Ассама сказал мне, что он увидел его впервые за семь лет, — а он шотландец, так же, как судья Индийского Высокого суда и бывший депутат-консерватор, сидевшие позади меня».

Мистер Сиддики опоздал. Он появился в 9:40 утра, нервный, вымотанный и с незначащими словами о пробках на дорогах. Он сказал, что устроил мне несколько встреч, и не шутил. Первая — с вице-маршалом авиации, генеральным директором Управления гражданской авиации Хуршидом Анваром Мирзой, хорошим собой убедительным мужчиной, получившим

крылышки в Австралии. Он потратил полчаса на лекцию о советских планах вторжения в Гвадар. Русские, по его словам, не делают секрета из своих намерений; пакистанские агенты в Кабуле видели отпечатанные документы, из которых совершенно очевидно, что именно Гвадар — тот самый тепловодный порт, о котором в России мечтали столетиями. Помощники вице-маршала поглядывали на часы. Встреча со мной предполагалась пятиминуткой, втиснутой перед совещанием с высокопоставленной американской делегацией, желающей продать ему новую систему приборного захода. Помощники грязно зыркнули на меня, когда я совершенно невинно сказал о Гвадаре, не будучи в курсе, что любое его упоминание включает форсаж и заставляет крутить мёртвые петли. Он, тараторя, вскочил, и только дойдя до момента сброса иванами атомной бомбы на отважных защитников Пакистана, коллективным покашливанием помощников был наконец спущен с небес на землю.

Мистер Сиддики, не обращая внимания на просьбу о перерыве на кофе, сунул меня в свою машину и погнал на встречу с полковником авиации Васимом Ханом, управляющим Гражданского аэропорта Карачи. Его кабинет расположен в допотопном здании терминала, круглом творении в духе викторианского паркового павильона. Мы взобрались по грязной винтовой лестнице, прошли по выложенному плиткой коридору с дверьми, отмеченными крутящимися, как в пабах, табличками, и, пройдя указатель «Пом. руководителя аэродрома (Админ.)», подошли к двери с надписью «Управляющий аэропорта Мировой судья первого класса».

Мы постучали и вошли. За огромным неприбранным столом сидел крошечный мужчина в роговых очках, с подстриженной чёрной бородой и аккуратно разделёнными центральным пробором остатками волос. В одной руке он держал телефонную трубку, другой месил кипы документов на столе.

— Да? — рыкнул он, глядя сквозь бумажную व्यугу.

— Сэр, — сказал мистер Сиддики, — это мистер Фратер из Лондона. Я говорить вам о нём по трубке вечером.

— Паркуйте зад на кресле! — крикнул полковник авиации Хан.
— Как дела? Дайте ещё минутку. Я пытаюсь найти пропавшую записку...

Он перехватил трубку и смерил её сердитым взглядом.

— Ахмед? — сказал он в телефон. — Да, эта проклятая штука тут.

Пока они разговаривали, я посмотрел на полированную деревянную доску с заголовком «Управляющие аэропорта Карачи» с написанными ниже золотой фольгой именами: «1. Дж. МакДоналд 14.8.1947 по 22.10.1949 2. Ф. М. Хан 23.10.1949 по 11.12.1952»

Пятая строчка меня заинтересовала: «Полк. ав. Васим Хан 1.6.1961 по 24.9.1963». Тот же ли это человек? Когда он окончил разговор, я его спросил.

Он широко улыбнулся:

— Конечно. Но тогда я поддался соблазнам гражданки и ушёл директором-резидентом на джутовую фабрику «Амин» в Читтагонге. Потом стал финансовым директором Мусульманской строительной компании, но всегда скучал по суе аэропорта, и когда меня попросили в прошлом году сюда вернуться, я немедленно согласился. Авиация у меня в крови. Я летал боевые задания на «Харрикейнах» и «Спитфайрах» в сорок третьем. Не на вашем театре, на НАШЕМ, в Бирме. Не любил «Харрикейн», он слишком спокойный. А вот «Спит» — другое дело. Боже, какой самолёт! Это была единственная штука с истинными качествами истребителя. Когда япошки видели «Спиты», летящие на в их сторону, у них очки потели.

Он поднял трубку и потребовал чая.

— Ну и теперь я снова здесь, в старом тёплом кресле, разбираюсь с 6 000 пассажирами в день. И с грузами. Карачи поставляет на Ближний Восток уйму говядины, фруктов и овощей, и много, много, как их, полотенец. Я работаю по 12

часов в день и сую свой нос везде. Иначе это как лететь высоко и не видеть, что творится на земле. А здесь много ругани и ссор с людьми. — Его взгляд излучал счастье. — Но у меня возраст и опыт, так что справляюсь.

Вошла привлекательная женщина средних лет и капитан Хан представил её как управляющую аэропортовым магазином беспошлинной торговли. Я спросил, продаётся ли у неё спиртное, на что она ответила:

— Да, но только по моему личному разрешению. Я не продаю мусульманам и кому угодно с мусульманским именем. Если начинают буянить — я их отправляю прямо сюда. Напомню, что Хан — наш мировой судья. Он и суд, и присяжные — всё в одном. Вершит правосудие немедленно!

— А вы можете арестовывать людей? — спросил я полковника Хана.

Он дружелюбно гаркнул:

— Да я их разве что вешать не могу! Это место — как маленький город-государство, знаете ли. У меня 1 100 сотрудников, тысячи пассажиров, встречающих, провожающих и так далее каждый день. Обязательно найдутся возмутители спокойствия. Одних просто ругаю, других штрафую или сую в кутузку. А самых охальников отправляю в вышестоящий суд.

Мистер Сиддики сообщил, что настало время сходить на вышку. Я попрощался с Васимом Ханом и хозяйкой беспошлинного магазина, и поспешил за Сиддики, рысаящим по коридору и прыгающим через две ступеньки.

— Бога ради, Сиддики, — выдохнул я. — Это обязательно?

— Вам будет интересно, — мрачно сказал он, выведя меня на крышу терминала. Мы, качаясь, прошли по шатким мосткам и поднялись по скрипучей открытой лесенке в маленькое стеклянное сооружение, похожее на сигнальную будку провинциальной железной дороги. Хотя снаружи не помешал бы слой новой краски, а старая дверь

не закрывалась нормально, внутри помещение походило на мостик современного фрегата. Полдюжины его молодых обитателей вскочили и поздоровались за руку. Не считая одного человека, бормочущего в радиостанцию идвигающего по доске опознавательные таблички, ничего особенного не происходило. Перрон и полосы были пусты, а в небе — только облака и вороны. Худощавая усердная девушка в красном комбинезоне сказала, что она первая женщина-пилот в штате Управления гражданской авиации и через пару часов полетит в Бахрейн на «Бичкрафте» поверять аэропортовое оборудование.

— У нас договоры с семьёй или восемью странами на лётные проверки. Это приносит Пакистану много валюты.

Молодой человек показал мне управление яркостью аэродромных огней:

— Мы можем их приглушить или сделать яркими, как что угодно, — рассмеялся он.

Ещё один достал ракетницу — обрез с раструбом и прикладом красного дерева, отполированным за многие годы так тщательно, что он блестел, как стекло. Потом показал прожектор Алдиса для экстренной связи с самолётами, автомобилями наземных служб и даже бригадами подметальщиков, которые чистят полосы 24 часа в сутки. А могут ли дворники читать морзянку? Он меня заверил:

— В каждой бригаде подметальщиков сейчас есть знаток азбуки Морзе.

Я спросил старшего, тихого человека с ироничным взглядом, об огромном ангаре для дирижабля.

— Его разобрали в 1961 году, потому что конструкции пришли в негодность. Подряд получил крупнейший в Карачи торговец металлоломом, так что ангар переработали и, так или иначе, он до сих пор приносит пользу. После катастрофы дирижабля R101 «Имперские авиалинии» держали там свои самолёты. Когда они ещё летали через Карачи, в 1938 году, терминал, —

и эту вышку, — открыл губернатор Синда. Тогда мы направляли отсюда «Ганнибалы» «Хэндли Пейдж», а сейчас с этого же места разговариваем с 747-ми.

Мистер Сиддики посмотрел на часы, а потом, хмуро, на меня. Мы спустились по лесенке и проползли по мосткам. Сэр Сэмюэль Хор, не догадываясь, что ангар однажды превратится в кастрюли и велосипедные рамы, писал: «На фоне Синдской пустыни и клубов раздутого ветром песка силуэт его возвышается таинственно и даже пугающе. Когда мы вошли внутрь, работали краны, занося огромные швеллеры на установленные места под наблюдением рабочих из Ланкашира и Клайда. Сможет ли дирижабль, для которого предназначен этот ангар, сделать Карачи таким же близким к Лондону, как сотню лет назад стал Эдинбург? Хотя только будущее ответит на эти вопросы, настоящее может, по крайней мере, оправдать мудрость попытки».

В машине, продираясь через движение на аэропортовой объездной, мистер Сиддики сказал:

— А сейчас у нас обед в «Мидуэй Хаус».

— Прекрасно. Я оплачу.

— Нет-нет. Это, гм, весьма официальное мероприятие. Вы мне сказали в Гвадаре, что хотите встретиться со старыми пилотами. Вот это мы сейчас и сделаем. Придёт дюжина.

Я хлопал глазами:

— Как вы это устроили?

— Настойчивость. В этом все связи с общественностью. Ну и вы когда слыхали о пилоте, который откажется от бесплатного обеда?

Мы прибыли в «Мидуэй», отель, некогда прославленный в лётных анналах, но сейчас поддерживающий реноме не без труда. Название 115 напоминает о том, что Карачи находится ровно посередине между Амстердамом и Батавией, — как

голландцы называли Джакарту, — на легендарном скоростном маршруте KLM 1930-х годов в Ост-Индию. Именно на этой авиалинии капитан Иван Смирнов по прозвищу «Турок», — стремительный ас русской царской военной авиации, сбежавший от революции в вагоне со скотом и добравшийся до Нидерландов [116](#), — дал своим вымотанным пассажирам несколько часов передышки на время заправки и обслуживания его «Фоккера» F.XVIII «Пеликан» в 1934 году во время рекордного броска на восток длительностью 4 дня, 4 часа и 35 минут (домой он вернулся на десять минут быстрее). Все они останавливались в «Мидуэе» — Смирнов, Парментие, Бекман, Блак, Гейзендорфер и Эверт ван Дейк. В Нидерландах они были знаменитостями, как кинозвёзды, их принимала сама королева. Именно они проложили восточные маршруты, превратив немалую часть Южного полушария в свою вотчину и оставив «Имперские авиалинии» так далеко позади, что британцы подшучивали над своей авиакомпанией, а депутаты парламента во время заседаний злобно жаловались на национальное унижение [117](#).

«Мидуэй» был их отелем. У них были личные столики в обеденном зале и собственные уголки в баре, полном доброго голландского пива и высокооктанового голландского джина. Я пытался почувствовать следы их присутствия в гулком полутёмном вестибюле, но ощущал лишь запах лежалой капусты и лёгкий аромат пчелиного воска. Мистер Сиддики затолкал меня по лестнице вверх, слегка напряжённый, это его напряжение передалось мне. Перспектива развлекать дюжину беззубых пакистанских аэронавтов, дрожащими голосами вспоминающих забытые почтовые рейсы, несколько смущала. Мы добыли себе апельсинового сока и усадились ждать. Через пару минут к нам подошла делегация присяжных аудиторов — двенадцать лощёных и ухоженных мужчин в дорогих костюмах и ботинках ручной работы. Я рассеянно отметил их присутствие, и только когда мистер Сиддики вскочил и принял крайне почтительную позу, я понял, что он здоровается с нашими обеденными гостями. Но эти люди оказались в расцвете сил и я понял, с некоторым недовольством, что мистер Сиддики добыл мне целый президиум высокопоставленных пилотов «Пакистанских авиалиний».

Состоялось представление. Я пожал руки шеф-пилоту по обучению, шеф-пилоту по безопасности (он оказался имамом), шеф-пилоту флота DC-10, шеф-пилоту флота 747, а потом, несколько опешив, прошёл за ними в обеденный зал. Мистер Сиддики, знающий пищевую цепочку внутри компании, рассадил всех точно по корпоративному старшинству, потом плюхнулся на стул и махнул мне уставшей рукой:

— Вы во главе.

Встреча оказалась неудачной. Я начал с самого сложного и опасного регулярного рейса в мире. Он входит во внутреннюю маршрутную сеть PIA — от Равалпинди до Гилгита (по фактической погоде), жуткая вылазка по цепочке глубоких гималайских долин и, если верить мистеру Сиддики, горнило, через которое проходят лучшие лётчики компании. Он заверил, что на Гилгит ставят исключительно самых достойных, и только те, кто выдержал испытание с честью, могут рассчитывать на успешную карьеру. Однако когда я предположил, что в сегодняшней компании все «выпускники» Гилгита, ответили мне презрительно. В Гилгит летают все. Ты не станешь даже командиром «Фоккера», если несколько десятков раз не слетаешь в Гилгит. Тот, кто вёз меня из Гвадара, был, получается, ветераном Гилгита. Мистер Сиддики нахмурился над порцией жареной курицы и избегал смотреть мне в глаза. Хотя маршрут обслуживают юркие F27 и там работает молодёжь, Зал Старейшин ненадолго ударился в воспоминания. Шеф-пилот по обучению сказал:

— Полагаю, этот маршрут придаст нам уверенности.

С ним согласился шеф-пилот по безопасности, которому, если оглянуться и присмотреться, там всё же было весело. Командир эскадрильи 747-х, попавший на первые полосы пакистанских газет, когда посадил в Гилгите большой и тяжёлый «Супер Костеллейшн», вспомнил:

— Сложные там два резких поворота под прямым углом, точка Янки и точка Зулу. На Янки нужно повернуть вдоль долины резко направо, а на Зулу — налево. Не считая одного узкого места, где вариантов нет, везде по пути можно резко

развернуться на 180 градусов. На самом деле не так уже там и трудно.

Жаль, что на моём маршруте нет гилгитского сегмента. Туда не летали ни «Имперские авиалинии», ни KLM, хотя Смирнов и Гейзендорфер иногда туда заглядывали в качестве разминки перед завтраком, просто тренировки ради. Тем временем встреча пошла вразнос. Мои собеседники оказались технократами реактивного века, для которых эра «Империял» — век железный. Конечно они меня просветили. Например, я узнал, что диспетчеры Хитроу лучшие в мире, а парижские — одни из худших («Париж — максимум паники, чем хуже погода, тем быстрее они говорят») и услышал, каково быть в кабине DC-10 49-м в очереди на посадку в Чикаго О'Хара в метель. Но вскоре они переключились на междусобойчик на смеси урду, английского и птичьего языка авиалиний.

Они говорили о заграничных командировочных и гостинице в Триполи, и обменивались историями о тупых вторых пилотах, вызывавшими несдержанный хохот. Незадолго до того, как они разошлись — имаму, как я понял, нужно было лететь на 707-м в Пекин, — я заметил в них этакий звёздный профессионализм с артистизмом и манерами антрепренёров старой закалки. Они разошлись, оставив в воздухе следы дорогого одеколона, и мистер Сиддики, объявив мероприятие чрезвычайно успешным, отвёз меня в гостиницу, сказав, что заберёт меня ровно в семь вечера и отвезёт на ужин.

— Будем есть настоящую пакистанскую еду, — сказал он и рванул по улице, как пилот «Формулы-1» из пит-стопа на трассу.

Вечером, вовремя, он позвонил мне из вестибюля. Я сказал, что спускаюсь.

— Нет-нет, — взволнованно сказал он. — Мы поднимемся.

— Мы?

— Старина, — сказал он вполголоса, — я привёз с собой подругу, миссис Икбал. Вдову. Понимаете? Миссис Икбал —

моя подружка.

Миссис Икбал оказалась пышной улыбчивой женщиной в сари и застенчиво пожала руку. Они сели рядом на диване, выжидаяще глядя на меня, и я вдруг понял, чего они ждут.

— Выпивка!

Мистер Сиддики просиял:

— Виски. А ей джин. Ещё биттер-лемон, арахис и чипсы.

Когда пришёл официант, мистер Сиддики немедленно принял командование, засыпав его указаниями и жалобами:

— Виски сюда. Джин туда. Где орешки? Солёные? Почему не принести сушёные? Эта газировка не холодная, и, смотри, лёд весь растаял. Говоришь, это большой виски? Хорошо, но жди новых заказов.

Потом он принялся за миссис Икбал:

— Найди блюдо для орешков и пересыпь туда. Чипсы можно оставить в пакете. Передай их. У мистера Фратера нет соломинки, отдай свою. У тебя в джине слишком много биттер-лемона.

Когда, слегка вспотев, она снова села на место, мистер Сиддики начал жаловаться на свою жену. Похоже, что я слушал сагу, к которой добавлялись новые главы при каждой их встрече.

— Перед тем, как я ехать в Гвадар, она дать мне нут на обед. Вчера вечером опять нут. Я проснулся сегодня утром и, ёлки-палки, что, думаешь, у меня на тарелке?

Миссис Икбал вздохнула, щёлкнула языком, и пробормотала:

— Нут.

— Она сейчас больше ничего не готовит. А когда она не готовит нут, она охать и бухтеть. Без остановки. Бла-бла-бла-

бла-бла. Сиддики делай то, Сиддики делай сё...

После нескольких стаканов мы поехали в маленький ресторан «на отшибе». За соседним столиком сидела компания дикого вида мужиков. Мистер Сиддики сказал, что это известные бандиты. Потом он позвал официанта и заказал, просто так, без меню, такую вкуснятину, что у меня до сих пор, спустя месяцы, слюни текут. Передняя четверть ягнёнка со жгучими приправами, приготовленная на угле; ассорти острых масала--карри, душистый плов, а потом сладости вроде кульфи [118](#) и разноцветных заварных пирожных с орехами, шафраном и розовой водой.

Мой вылет в Бомбей был рано следующим утром и я попрощался с мистером Сиддики с искренним сожалением. Он оказался превосходным проводником и спутником, находчивым, практичным, забавным, безмерно полезным и весёлым — прекрасным представителем своей страны. Для него связи с общественностью — что-то вроде служения, так что, когда я ему сказал, что большинство его английских коллег просто работают за зарплату, причём не так уж хорошо, он не поверил: с его точки зрения любой достаточно везучий, чтобы угодить в эту отрасль, человек должен воспринимать работу в ней по меньшей мере как призвание. В отеле я спросил, не хочет ли он ещё стаканчик на дорожку. Он согласился, но миссис Икбал сказала своё твёрдое «нет» и увела его к машине. Мистер Сиддики пожелал мне удачи, заботиться о себе и никогда не ссать против ветра:

— Старая поговорка на урду!

Он ушёл, махая рукой на прощание, и я заметил шокированное выражение лица миссис Икбал. Потом габаритные огни машины исчезли за поворотом.

IV

Проводить меня приехал мистер Харун. Было 5:30 утра и очень холодно. Он сказал мне, что вчера в Карачи были студенческие бунты. Местные СМИ о них промолчали, а вот Всемирная служба Би-Би-Си выдала полный отчёт о событиях. Обычное

дело, сказал мистер Харун: если хочешь знать, что происходит в Пакистане — слушай Лондон. Потом объявили посадку и мы попрощались.

«Эйрбас А300» «Пакистанских авиалиний» взлетел в 6:45 над тёмным городом в небо, едва подсвеченное первыми лучами зари. Мы пересекли Инд, тронутый утренним светом и прорезающий спящую страну потоком расплавленного металла, а потом полетели на юг вдоль берега, где толстая вуаль морского тумана иногда расступалась, открывая табачного цвета землю и бледно-зелёную воду. «Эйрбас» слегка подрагивал в маленьких орографических подъёмах. Через полчаса после взлёта солнце осветило Индию всерьёз, отчего иллюминаторы по левому борту засветились, как ряд сталеплавильных печей. Внутри «Эйрбаса» раздались хлопки опускаемых шторок, но я свою оставил открытой и смотрел, как дымка, уходя, открывает побережье, сияющее заливными лугами, прудами, ручьями и старичными озёрами, вытянувшимися буквами какого-то неведомого доисторического письма. Это Большой Качский Ранн, болотистый солончак, простирающийся к восточному горизонту. Элегантные и дружелюбные молодые бортпроводники раздали омлет с рыбой на завтрак, но отказались наливать кофе, пока самолёт не прошёл двадцатиминутную турбулентность, похожую на проезд по брусчатке.

Я отклонился от маршрута «Империял». Они летели прямо в Джодхпур в Раджастхане, а не на юг в Бомбей, но сегодня стыковка в Бомбее — единственная авиатрасса от Карачи до Джодхпура с регулярными рейсами. А ещё на утро у меня назначена встреча на Хоми Модии-стрит с человеком, описанным мистером Сиддики как «величайший индиец среди живущих». А пока я слушал соседа, низкорослого, круглого и педантичного бомбейского юриста, летавшего к родственникам:

— Вся военная верхушка Пакистана — миллионеры, — завистливо сказал он. — Их состояния происходят из оборонных контрактов, «комиссий», которые зарубежные

агенты по закупкам обязаны им платить, и сейчас они целыми днями ломают себе головы, каких ещё новинок купить для Вооружённых сил. Как только вы о чём-нибудь подумали, — будь то новая залповая установка или новые ботинки, — вы заводите дело и уговариваете коллег составить за процент одобрительные доклады. Когда докладов набирается достаточно, вы несёте дело Зие и убеждаете его, что ему эта новинка нужна. Если Зия подписывает записку, — я видел один из этих знаменитых листочков, просто маленький кусочек дешёвой коричневой бумаги, обычная макулатура, — вы становитесь очень, очень богатым человеком.

Юрист попросил меня пронести несколько его бутылок через индийскую таможеню. В магазине беспошлинной торговли в Карачи у него случился мозговой штурм — он печально показал на связку полиэтиленовых пакетов, примотанных к ногам. Внутри них лежали шерри, портвейн, виски, джин, коньяк и самбука. Я ему ответил, что готов пронести разрешённый объём и, выглянув наружу, заметил, что мы пересекаем залив Кач; секундами раньше мы перелетели через Тропик Рака. Море выглядело как полированный хром и я посмотрел, что «Маршрутный сборник» пишет об аварийных посадках. Уведомив выживших о том, что обычный человек без питьевой воды может прожить шесть дней, а «несколько исключительных индивидуумов в состоянии продержаться 10 или даже 15 дней», — он строго предупреждал о плачевных последствиях низкого морального духа. «Почти всё зависит от командира самолёта. Следить, чтобы не случилось паники и поддерживать хорошее настроение — именно его наипервейший долг. Если аварийная посадка произошла по чьей-либо, как могут посчитать некоторые, неосторожности — не стоит ворчать или озвучивать своё мнение о причинах происшествия, пока вас не спасли. Берегите все свои силы, они могут вам пригодиться. Поэтому же не пойте и не свистите. От этого не только расходуется энергия, но и быстрее наступает жажда, а вода — ценность. Не пейте морскую воду и ни в коем случае не пейте мочу. Спиртные напитки не утоляют жажду. Касательно пищи — лучше всего жирная, если она есть. От недоедания может случиться небольшой запор, но это не повод для беспокойства».

Мы повернули к земле над Камбейским заливом и начали снижение над извилистым ручьём, от которого отражалось солнце, освещая нас как зенитным прожектором. «Эйрбас» летел вниз мимо высокого конусообразного холма, а затем ещё одного холма, окружённого дымкой и напоминающего очертаниями свиную голову, прогудел над широкой подковой яркой воды, рассечённой длинным мостом на пилонах, ведущим к затопленным рисовым полям. На заходе мы пронесли над трупобами так быстро, что собаки на полных луж улицах разбежались от нашей огромной тени, а шасси едва не задели ржавеющую жестяную крышу маленькой фабрики с выцветшей надписью «МУКАНД ИС СТАЛЬ», сели в Бомбее и проругили к терминалу мимо ряда 747-х «Эйр Индия», стоящих с полностью выпущенными закрылками, отчего они были похожи мёртвых индеек.

Я вынес бутылки юриста, но перед таможенной оказался беспешлиный магазин для прибывающих пассажиров и, внезапно охваченный тем же безумием, что напало на него в Карачи, юрист развернулся и помчался к нему:

— Мне нужно быстро купить часы. Что лучше, «Сейко» или «Ситизен»? А, и электронный будильник. Сигары для брата. Ах, да, и духи для жены.

Он суегился у прилавка, а я нетерпеливо поглядывал на время. Наконец, нагруженный выгодной добычей, юрист объявил себя довольным, мы прошли контроль и сквозь грязный гулкий терминал направились к стоянке такси. Я встал очередь, а он забрал свои бутылки, залез в ожидавший «мерс» с водителем, кондиционером и тонированными стёклами, и укатил в город. Вот говнюк, подумал я. Очередь на такси оказалась медленной, длинной и злобной. Потом мою сумку схватил мальчишка и сунул её в багажник потрёпанного старого «Хиндустана» 119. Я пихнул в его протянутую руку рупию, сел в машину и попросил отвезти меня в отель «Оберой Тауэрс» в районе Нариман Пойнт. Водитель был маленьким и тихим, болезненно худосочным, его руки и ноги выглядели просто как кости и сухожилия, обёрнутые пыльной чёрной кожей. С неведомо какой попытки двигатель наконец завёлся и с шумом лающего

тюленя «Хиндустан» рванул прочь с территории аэропорта и из Бомбея. Я вспомнил, как приятель рассказывал мне, что эти аэропортовые таксисты когда-то имели неплохой приработок, отвозя туристов в деревню, где поджидающие бандиты их грабили и резали глотки.

— Куда мы едем? — требовательно спросил я?

— Гхаз.

Пока я объяснял, что ни в какой Гхаз мне совсем не надо, он подъехал к гаражу и погрузил 15-литровую канистру бензина, после чего мы встали в первую пробку на пути в город. Многие из них странно упорядочены и похожи на феодальные владения легионов попрошаек. Покалеченные мужчины, дети без конечностей и угрюмые женщины с младенцами работали методично и мастерски, пролезая через бурлящий поток машин и выставляя напоказ перед водителями и пассажирами свои травмы и плачущих грудничков. Дорога заняла почти два часа.

В фойе отеля «Оберой Тауэрс» группки арабов, в основном мужчин, сидели с видом ленивым, бесцельным и исключительно довольным. Я вспомнил, что Бомбей превратился в одно из их любимых питейных мест. Именно сюда богатые саудовцы и кувейтцы прилетают расслабиться, и их воздействие на внутреннюю экономику отеля проявилось в недовольно изогнутой губе швейцара при виде суммы, выданной мной на чай. Я поймал ещё одно такси до «Тата Санс Лимитед» по адресу Хоми Модистрит, 24 в районе Форт. Очень скоро водитель, молчаливый молодой человек в тюрбане, встревожился и начал что-то бормотать себе под нос, и я понял, что он просто не знал, где улица Хоми Модистрит. Полчаса мы кружили, останавливаясь спросить дорогу. На ответы никто не скупился, но все они оказывались неизменно противоречивыми. Когда мы в конце концов подъехали к неприметной двери на тихой тенистой улице с деревьями, я помчался внутрь, где меня встретил неприступный человек, недобро смотревший на меня сквозь очки, пока я извинялся.

— Вы очень сильно опоздали. Встреча назначена на 12 дня. Сейчас 12:22. Желающих отнять время у мистера Таты

множество. Не уверен, примет ли он вас сейчас.

Принял. Меня провели через суматошный офис в большую, прохладную и тенистую комнату со столом достаточно большим, чтобы провести чемпионат по бильярду. На столе стояла модель моноплана «Вилохвост» 120 из чистого серебра, а заметную часть стены позади занимала карта мира. Напротив висела картина с длинноволосой обнажённой девушкой, написанная исключительно в нежно-зелёных тонах. Мистер Тата встал из-за стола и быстрой походкой подошёл ко мне — подтянутый, военного вида мужчина с тихим голосом, крепким рукопожатием и выговором напоминающим об Итоне или королевской страже. Он слегка улыбнулся, когда я извинился за опоздание:

— Вам не стоит беспокоиться. У меня достаточно времени. Проходите, садитесь.

Джахангир Ратанджи Дадабхой Тата, — Джей Эр Ди для мира, Джех для друзей, — подвёл меня к уютному дивану и поинтересовался, как прошёл мой перелёт из Карачи. Я ответил, что, видимо, куда спокойнее, чем его перелёт двумя годами ранее в обратном направлении. Мистер Тата заверил меня, что, напротив, тот полёт был совершенно непримечательным. Мы имели в виду случай осенью 1982 года, когда мистер Тата сел за штурвал того же самого крохотного «Вилохвоста» (оригинала модели, стоящей на столе), на котором он ровно полувеком ранее проложил этот маршрут, вылетев из Бомбея под овации толпы и в одиночку долетев до Карачи. Два года назад ему было 78 лет, а в его кармане лежало то же самое индийское пилотское удостоверение № 1.

Теперь, чуть старше, но определённо не задумываясь об уходе на покой, он достал из ящика стола свою потрёпанную лётную книжку с надписью «Записи о полётах» на обложке и тщательно заполненными тускнеющими чернилами страницами. Затем мистер Тата, глава крупнейшего индийского промышленного конгломерата, — он председательствовал, сейчас или раньше, в компаниях «Сыновья Тата», «Компания чугуна и стали Тата», «Тата Лимитед Лондон», «Корпорация Тата, Нью-Йорк», «Тата АГ (Швейцария)», «Тата Бэрроуз», «Тата Индастриз», «Тата

Нефтепереработка», «Компании индийских отелей» и «Эйр Индия» (которую он основал), — поведал мне, что его интерес к авиации зародился во время каникул у Ле Туке. Хотя он и парс, потомок одного из ста тысяч зороастрийцев, эмигрировавших из Персии 13 веков назад и теперь преобладающих в бомбейском деловом сообществе, его мать была француженкой, французским было и его образование. Он по сей день поддерживает эту связь, будучи командором Ордена Почётного Легиона и почётным председателем Индо-Французской торгово-промышленной палаты.

— Мы проводили летние каникулы в маленьком городке на берегу Ла-Манша, Ардело. Нашими соседями были месье Блерио и его семья. Блерио был весьма непривлекательным господином, лишённым всякого обаяния. Лётчик он тоже был дрянной. Та знаменитая аварийная посадка в Дувре — всего лишь пример плохого пилотирования. Хотя он сам мне не нравился, я сдружился его сыном — лётчиком, напротив, выдающимся. На самом деле он вознамерился совершить первый одиночный перелёт через Атлантику. Я совершенно уверен, что ему бы это удалось, — и он обошёл бы Линдберга, — но внезапно несчастный парень заболел аппендицитом и умер. У Блерио был маленький ангар в Ардело, а шеф-пилот их компании, месье Пегу, иногда садился на пляже, прилетая в гости. Как-то раз он скапотировал и сломал свой пропеллер из пеканового дерева. Мне удалось утащить кусочек и даже упросить Пегу его подписать. Эта деревяшка стала реликвией, потому что Пегу был первым, кто выполнил мёртвую петлю

121.

Мистер Тата научился летать, вернувшись в Индию, чтобы присоединиться к семейному бизнесу.

— Сэр Виктор Сассун подарил пару «Мотыльков» 122 Бомбейскому аэроклубу и я уговорил британского пилота морской авиации Каммингса меня научить. Видимо, я показал определённый талант, поскольку он выпустил меня в одиночный полёт спустя всего три с половиной часа налёта. От восторга меня понесло, я поднялся на 8 000 футов и начал крутить пилотаж. Мистер Каммингс научил меня, как входить

в штопор, но, свалившись, я вдруг вспомнил, что как выходить из штопора я не знаю, и совершенным чудом избежал крушения. Это научило меня правильному соблюдению всех процедур, что я с тех пор всегда и делаю.

Вошёл молодой служащий с чашками чая. Мистер Тата поблагодарил его и продолжил:

— Потом Ага Хан, чей вес измерялся бриллиантами, объявил награду в 500 фунтов первому индийцу, пролетевшему в одиночку между Англией и Индией. Я купил «Шелкопряда» за 1 200 фунтов и вылетел.

Он прервался и посмотрел в лётную книжку.

— Да, вот оно. Полёт на приз Ага Хана, первый участок от Карачи до Джаска, 3 мая 1930 года. Я прилетел в Кройдон через шесть дней, но меня обошёл 19-летний парень из Карачи по фамилии Инженер. 25 лет спустя он стал старшим маршалом ВВС Индии [123](#). Ещё в Кройдоне был угрюмый сикх, летавший в тюрбане и пытавшийся пролететь в обратном направлении. Он вылетал, блуждал над Европой и возвращался обратно. Долетел ли он дальше Марсея, не говоря уж об Индии — не знаю [124](#), но я ему немного сочувствовал, потому что у меня самого были сложности с ориентированием. Перед вылетом из Карачи я попросил рыжего человека по фамилии Кинг проверить и настроить мой компас, но, взлетев, обнаружил, что меня уводит слишком далеко вправо. Я умудрился добраться по счислению до Рутба-Уэллс и провёл ночь в форте «Империял». Там я рассказал одному из пилотов компании о своей проблеме, но он мне напомнил, что даже если я полечу просто примерно на запад, то всё равно окажусь у Средиземного моря. Да, сказал я, но как понять, где именно? Он смерил меня сочувственным взглядом и ответил: «Приземлись и спроси». Так я и сделал. Я приземлился в месте, полном муравейников, и сидел под крылом, пока не приехал на телеге местный фермер и не сказал, что я недалеко от Хайфы. Когда я всё же добрался до Александрии и проверил компас, то выяснилось, что он врёт на 45 градусов. Оттуда рванул в Англию, продал самолёт и вернулся домой рейсом «Имперских авиалиний». Пока мы гудели над иракской

пустыней, капитан читал «Лондонские иллюстрированные новости» так увлечённо, что пролетел прямо мимо Рутба-Уэллс, даже не заметив этого. Я раздумывал, сказать мне что-нибудь или нет, но я был молод и стеснителен, а капитан определённо не хотел отвлекаться. Он поднял глаза только когда начало заканчиваться топливо, весьма хладнокровно сел на песок, взломал один из аварийных схронов Королевских ВВС и стащил достаточно бензина, чтобы добраться обратно в Рутбу к ужину.

Мистер Тата засмеялся и выпил чаю. Поспешно вошёл пожилой делопроизводитель спросить его совета по благотворительному вопросу, напомнив мне, что некоммерческие интересы и обязанности Таты простираются от должности пожизненного почётного президента Индийского аэроклуба и почётного вице-маршала ВВС Индии до мест в наблюдательных советах организаций вроде Мемориального фонда Джавахарлала Неру, Семейного траста Н. Р. Таты, Зороастрийской школы для девочек Бая Наваджибая Таты и Фонда бедноты Н. Р. Таты, а ещё он почётный доктор университетов Бомбея и Аллахабада.

Когда служащий ушёл, мистер Тата продолжил:

— Я научился летать просто ради удовольствия и острых ощущений, но в 1929 году, вскоре после того, как я получил пилотское, меня посетил высокий англичанин по имени Невилл Винтсент. После успешной карьеры в ВВС они с другом летали бродячими пилотами по Индии на паре «Де Хэвилленд 9» и его поразили здешние перспективы авиации. Сказал он мне вот что: давайте устроим авиакомпанию. Мне эта мысль показалась замечательной. В Бомбее и Дели были аэроклубы, но регулярного сообщения не было, хотя в 1932 году маленький аэроклуб Дели на паре арендованных «Вилохвостов» с одним индийским пилотом возил почту между Дели и Карачи по заказу «Имперских авиалиний». Пилот сообщал своё местоположение, пролетая над железнодорожными станциями, которые телеграфировали о нём на следующую станцию по линии. Это было весьма профессиональное предприятие, единственным происшествием была аварийная посадка в пустыне после столкновения с канюком. В любом случае, Невилл Винтсент присоединился к семье Тата и начал работать

над созданием первой индийской авиакомпании. В 1932 году правительство наконец разрешило нам регулярное почтовое сообщение между Карачи и Мадрасом [125](#) через Ахмедабад, Бомбей и Беллари. Я отправился в Англию и купил два самолёта, на одном из которых собирался долететь домой с женой. Но в Неаполе я слёг с гриппом, так что самолёт пришлось буксировать по улицам в порт и грузить на тот же пароход, что и меня. В итоге мы были готовы. 15 октября 1932 года я забрал первую партию почты с самолёта «Империял» в Карачи и полетел в Бомбей через Ахмедабад, где меня ждала телега «Шелл», запряжённая буйволами, и заправка бензином из двухгаллонных жестянок. Невилл, в ботинках буйволиной кожи, галстук и пробковом колониальном шлеме принял эстафету в Бомбее и полетел через Беллари в Мадрас. Наконец мы были в деле. Активы «Авиаиний Тата» состояли из одного DH.80, одного DH.85 [126](#), одного сарая из пальмовых листьев, одного штатного пилота, которому помогали Невилл и я, одного приходящего инженера и пары механиков-учеников. А бомбейский «аэропорт», наша база, был, на самом деле, высохшей илистой низиной у моря. Восемь месяцев в году он был вполне пригодным, но когда муссонные приливы затопили его на глубину в несколько фатомов [127](#), мы перебрались подальше от моря, в Пуну, на маленькую травяную полосу около тюрьмы Еравда, где британцы держали Махатму Ганди.

В Карачи, вспоминал Джахангир Тата, были примитивные радиостанция и освещение полосы, но на остальной части маршрута не было никаких средств обеспечения полётов, так что летать нужно было только днём. Хотя на 1 300-мильном почтовом маршруте от Карачи до Мадраса крошечным самолётам, чья средняя скорость была всего 40 миль в час, приходилось пролетать через 5 000-футовые хребты, пустыни, болота и места, где за четыре безумных муссонных месяца выпадает 300 дюймов дождя, за первый год удалось налетать 160 000 миль с непревзойдённой регулярностью.

— Главным правилом полёта в муссон тогда было держаться пониже. Были очень сильные конвекционные течения и колоссальная турбулентность. Трясти могло так, что тошнило и опытных пилотов. Как-то раз меня так растрясло, что

я поднял «Вилохвоста» на 18 000 футов просто в поисках спокойного воздуха, но на высоте оказалось ещё хуже, так что мне пришлось аварийно сесть на лесной поляне. Там было очень тихо и спокойно, и я сидел два часа, ожидая, пока небо успокоится. Крестьяне принесли мне бананов, а дети — сахарный тростник. Я до сих пор вспоминаю, каким безмятежным было то место. К сумеркам условия наверху улучшились достаточно, чтобы дать мне ещё попытку. Я взлетел и пошёл через темноту на Беллари по отблеску четвертинки луны в рельсах железной дороги. Когда мы с Невиллом действительно хорошо освоили маршрут, то были готовы расширяться. Купили DH.83 с просторной закрытой кабиной 128 и начали возить пассажиров, взяв девиз «Аэропосталь», французской службы авиапочты в Южной Америке: «Почту можно потерять, но нельзя задержать; пассажиров можно задержать, но нельзя потерять». Это было весёлое время, суматошное и полное оптимизма, но в 1942 году Невилл погиб где-то у берегов Испании на борту бомбардировщика Королевских ВВС, скорее всего сбитого. Он возвращался из поездки в Англию по поводу проекта Тата по выпуску в Индии военных самолётов.

Маленькая табличка на подставке серебряного «Вилохвоста» на столе мистера Таты сообщала, что модель изготовлена для Дж. Р. Д. Таты инженерной службой «Эйр Индия». Её сделали точно в масштабе, идеально до мелочей и, когда он с нежностью погладил фюзеляж, я спросил, понравился ли ему юбилейный полёт 1982 года. Он ответил, что было очень весело. Старый аэроплан, считающийся в Индии музейным экспонатом, вернули в Англию для восстановления лётной годности и потом, 15 октября, спустя ровно 50 лет, он отправился из Бомбея, повторив свой исторический маршрут в обратную сторону.

— Индийское правительство так волновалось за хрупкого старика, летящего в одиночку на таком примитивном самолёте, что настояло на сопровождении двухмоторным «Бичкрафтом», набитом врачами и медицинским оборудованием. Мне оставалось только согласиться и мы вылетели таким распушенным строем. В Ахмедабаде меня очаровало, что тот же

самый человек, подвозивший топливо на тележке «Шелл» с упряжкой буйволов в 1932 году, ждал меня на точно такой же телеге, полной двухгаллонных жестянок, чтобы снова меня заправить. Приятнейшая встреча! Потом мы направились в Карачи, но, к сожалению, у «Бичкрафта» отказал двигатель и ему пришлось аварийно сесть.

Мистер Тата слегка улыбнулся.

— Без своего мощного двухмоторного попутчика я продолжил полёт в чудесном одиночестве. На самом деле полёт прошёл отлично — так замечательно, что даже быстрее, чем в 1932 году. Прилетев раньше, я встретился в воздухе с парой вертолётчиков пакистанских ВВС и болтался в зоне ожидания Карачи, пока комитет торжественной встречи внизу не подготовился. Самым неприятным в потере «Бичкрафта» оказалось то, что в нём летели мои личные вещи и чемодан. Пришлось одолжить пижаму у индийского консула и зубную щётку у управляющего директора «Пакистанских авиалиний».

Мистера Сиддики, наблюдавшего прибытие в аэропорту Карачи, поразила скромность мистера Таты. За ужином прошлым вечером он вспомнил, что мистер Тата вошёл в VIP-зал на пресс-конференцию с маленьким почтовым мешком с конвертами первого дня [129](#). Он положил его на стол, и когда утихла восторженная шумиха, просто сказал:

— Как видите, господа, я всего лишь почтальон.

Когда я напомнил об этом мистеру Тате, он заметил:

— Я ничуть не преувеличивал. В старые времена моей работой была доставка почты. Но ваш друг совершенно прав насчёт конвертов первого дня. Кажется, у меня даже остался один. Хотите взглянуть?

Старший делопроизводитель принёс конверт с маленьким акварельным рисунком, где 747-й «Эйр Индия», А300 «Индийских авиалиний» и маленький бордовый «Вилохвост» летят в бледно-голубом небе. Сверху на хинди и английском напечатано: «50 ЛЕТ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ 1932–1982»,

а на юбилейной марке в 3 рупии 25 анна изображён на фоне своего самолёта молодой мистер Тата в белых брюках, белой тенниске и с почтовым мешком в правой руке. Ещё отдельно выпустили специальную марку.

— Мне польстило, — сказал мистер Тата, — что это первая такая марка с изображением ещё живого человека.

Потом он открутил колпачок чернильной авторучки и текучим почерком написал моё имя на конверте.

— Скажите ваш домашний адрес.

Я сказал и он его написал без сокращений, и по диагонали, по-старомодному, подписал своё имя на марке и дату полёта.

— Сувенир, — мистер Тата протянул мне конверт.

Я был неописуемо тронут и доволен таким подарком, но, беспокоясь о том, что я отвлекаю его от работы, сказал, что мне действительно стоит идти.

— Да, конечно, — сказал он, и без всякой иронии отметил, что и у меня работы впереди немало.

Мистер Тата вызвал свою машину, чтобы меня отвезли на ней в отель, а я спросил, летает ли он ещё. Он ответил, что, не считая отдельных вылетов вроде того на «Вилохвосте» до Карачи, он оставил пилотирование ещё в те времена, когда у Тата была переоборудованная «Дакота» в качестве корпоративного самолёта. Руководство корпорации по пути в Кочи или Бангалор потихоньку привыкло к тому, что босс идёт вперёд и садится за штурвал. Они считали своё путешествие совершенно безопасным, зная, что их везёт основатель и председатель совета директоров «Эйр Индия» — в которую маленькое предприятие мистера Таты 1930-х годов выросло к 1946-му (потом добавились ещё «Индийские авиалинии»), — а впридачу президент ИАТА.

Прямо перед моим отъездом он вспомнил свой восторг, когда его компания получила первые реактивные самолёты:

— В 1953 году мы заказали «Кометы», но после катастроф пошли к «Боинг». Однако мы отдельно указали, — и «Эйр Индия» была первой в мире авиакомпанией, так сделавшей, — что у наших «Боингов» должны быть двигатели «Роллс-Ройс Конвэй». Первые 707-е вышли на рейсы «с голубой лентой» до Лондона 19 апреля 1960 года. Через несколько месяцев, в феврале 1961-го, один из наших 707-х по пути с производства выполнил первый беспосадочный перелёт от Лондона до Бомбея. Средняя скорость была 600 миль в час, а время в пути было ровно 8 часов 5 минут. Мне повезло быть на борту и я вспомнил, что почти ровно за тридцать лет до того мне потребовалось ровно столько же дней и часов, чтобы покрыть то же расстояние — я в одиночку пролетел из Бомбея за 8 дней и 5 часов.

Днём, когда я писал заметки среди арабов в вестибюле «Оберой Тауэрс», превзошедшего дирижабельный ангар в Карачи в качестве самого высокого здания Индии, ко мне подошёл плотный пожилой мужчина в сером хлопковом костюме и с кряхтением опустился в соседнее кресло:

— Дорогой сэръ, простите за беспокойство.

У него была бледная кожа, слезящиеся глаза, поредевшие и растрёпанные седые волосы, и широкая зубастая улыбка. Он объявил:

— Я поставщик продуктов из ананасов в бомбейские отели. Этим утром, доставив сок и колечки в отель «Кентавр», я поехал домой на автобусе с десятью 100-рупиевыми банкнотами, полученными за товар. Вдруг ко мне подбежали двое парней и схватили деньги. Я закричал, но они выбежали и исчезли. Полиция сказала: «Старик, забудь про деньги, ты их больше никогда не увидишь». Хотя мне и 70, мне повезло, у меня добрая жена и хороший сын. Сын живёт в Нью-Йорке и каждый месяц обязательно посылает своей матери чек на 50 долларов. Он владелец модельного агентства для определённых... эээ... особых фотографий и фильмов. А сейчас, дорогой сэръ, не соблаговолите ли дать мне немного денег на такси домой? 20 долларов хватит. Даже 10. Чтобы сэкономить вам время, я могу подняться к вашему номеру

и забрать их там.

Я сказал, что долларов у меня нет и предложил рупии, но это предложение упало на бесплодную почву. Пока он угрюмо размышлял, брать рупии или нет, подошёл молодой сотрудник службы безопасности отеля и вышвырнул его вон.

— Далеко не уйдёт. Вернётся через двадцать минут. Чем он торгует сегодня, продуктами из ананасов или вареньем?

— Продуктами из ананасов.

— На самом деле он работает по арабам. Поднимается с ними в номера и показывает грязные картинки. Они дают ему много денег, потому что приезжают в Бомбей в том числе за сексом. Некоторые живут тут месяцами, а номера после них в таком состоянии, что нужно проводить дезинсекцию и сжигать всю мебель, ковры и прочее. Они даже срут в раковины.

Тем вечером я пошёл в ресторанчик неподалёку, съесть пулао с курицей под бутылочку пива «Гуру». За соседним столиком сидели двое бортпроводников из отеля, звали их Шейн и Гэри; выглядели они как стареющие профессиональные теннисисты. Мы разговорились. Гэри сказал, что он хочет посмотреть Клетки на Грант-роуд, так что после ужина мы прыгнули в такси и поехали в центр. Немолодой водитель-сикх рассказал, что в Клетках живут нищие девочки-крестьянки, проданные родителями в рабство. Он высадил нас на узкой, тёмной и вонючей улочке с рядами бесчисленных маленьких борделей. Из темноты к нам тянулись руки, хватая нас за плечи и за одежду. Девочки были совсем юными, недокормленными и издавали тихие умоляющие возгласы. В дверных проёмах, тускло освещённых масляными лампами, сидели хозяйки, корпулентные пожилые женщины с суровыми лицами старых мужчин. Окна Клеток были зарешёчены. Один из домов водил своих девочек по улице парадом. Одеты они были в форму тамбурмажореток, — высокие белые сапоги, короткие юбки, тёмно-красные шёлковые кители, — и стояли в ряд по стойке смирно, как конная стража. Из глубины теней за нами наблюдали праздные мужчины. Это зловещее и молчаливое место пугало, и я был уверен, что у Гэри и Шейна волосы

на заливке тоже встали дыбом.

Но я хотел посмотреть, что внутри клетки и, когда тощая дикоглазая девочка схватила меня за руку с совершенно демонической энергией и потянула внутрь так, что я почти потерял равновесие, я не сопротивлялся.

— Подождите меня! — крикнул я остальным.

Девочка провела меня во дворик, пахнувший открытой канализацией, напевая, как литанию:

— Открыть всё — десять рупий.

Я прошёл за ней в крошечную комнату-отсек с двумя накрытыми полиэтиленом лежанками, похожими на старые больничные смотровые кушетки. Она метнулась на ближашую и сдёрнула болтающиеся шаровары, подвязанные шнурком. Лобковые волосы были сбриты, а бёдра покрыты пятнами сыпи. Дальше она начала прыгать на лежанке, крича: «Ебаться! Ебаться! Ебаться!» с совершенно сумасшедшим видом. Я сказал ей, что мне надо идти. Спрыгнув на пол, она снова схватила меня за руку:

— Ты дать пять рупий за аренда!

Я дал ей десять и сбежал оттуда, как из горящего дома.

V

Развалившись на заднем сиденье такси, пока мы грохотали по дальним пригородам в 4:45 утра, я заметил двух собак, дерущихся в свете наших фар. Они были на некотором расстоянии и я ожидал, что водитель сбавит скорость. Однако он ехал 40 миль в час и ударил их со стуком, немного сотрясшим машину, но не замедлил движения. Собак отшвырнуло по разные стороны дороги и они лежали там, скуля. Я накричал на водителя, но он невозмутимо ехал по шоссе в аэропорт, пригнув голову, а неопикуемые вопли сзади стихли.

Дюжина японцев ждала самолёта в Удайпур и Джодхпур, — в последний «Империял» летала прямо из Карачи. Несмотря на ранний час, японцы выглядели бодрыми и внимательными и, хотя в пустом и душном терминале были только нечитаемые ручные табло и странно булькающий громкоговоритель, их лучистого хорошего настроения это не поколебало. Индийцы, напротив, были такими же озадаченными, как и я, и начали пререкаться с сотрудниками у выходов на посадку. Потом японцы, отреагировав на какой-то неразличимый сигнал, внезапно встали, подхватили сумки и пошли. За ними пошли вскочившие индийцы, а следом и я.

Мы строем прошли по тёмному перрону, мимо ряда краснохвостых А300 «Индийских авиалиний», выстроенных перед рабочим днём, как эскадрилья бомбардировщиков. По краям перрона были раскиданы куски труб, багажные тележки и старые оси. До нашего маленького 737-го мы дошли скорым шагом за пять минут; иллюминаторы светились, а наземное питание уютно гудело. Из динамиков раздавались звуки табы, а две милые, но не улыбочивые девушки в сари раздали конфеты, семена фенхеля в лакрице и крошечные пакетики ваты для затыкания ушей.

737-й вырулил сквозь предрассветные тени к границе ВПП 09. Флот «Эйрбасов» тоже пришёл в движение и мы встали в очередь, ползущую в сторону отмелей Джуху, с которых - когда-то летал мистер Тата. Хотя власти и закатали Джуху в битум в 1936 году, сделав их официальным бомбейским аэропортом, авиаторам тогда всё равно приходилось перемещаться в Пуну, когда муссонный паводок начинал плескаться вокруг ветроуказателя. После войны работу перевели на нынешнюю площадку Санта-Круз — недалеко от Джуху, но куда суше. Иногда из-за близости двух аэродромов случались проблемы. Командир «Кометы» «БОАК», собиравшийся в Санта-Круз, перепутал полосы и сел в Джуху. Несколько дней спустя, когда с самолёта сняли всё, кроме необходимого для полёта, он едва взлетел, скосив верхушки деревьев и намотав лианы на стойки шасси. DC-8 «Японских авиалиний» повезло меньше — тяжело сев в Джуху, он больше не поднялся.

737-й повернул на ВПП 09 и набрал скорость. Чёрная туча скрыла подножия холмов, скрытых, — вручную, — для расчистки подходов. Пока мы поднимались в нежно-розовое небо, я заметил, как внизу гасли огни. Маленький городок погасил уличное освещение, пока мы пролетали над ним, и немедленно стал невидимым, растворившись в тёмном пейзаже, будто его никогда и не было. Но река Махи, когда мы её пересекли, ярко и точно отражала клубничные оттенки неба. Воздух бил самолёт мелкими ухабами турбулентности, как будто мы летели через стаю высотных диких гусей с тяжёлым оперением. Где-то внизу слева остался Ахмедабад, где Дж. Р. Д. Тата заправлял самолёт с шелловской телеги с буйволами, а Ратлам и Индаур лежали в тених под зелёным огнём правой законцовки крыла. Лоскуты полей сменились пустынными мелкими холмами, с высоты 23 000 футов похожих на мятую коричневую бумагу. Мы увидели электростанцию или, быть может, большой завод, из двух труб которого валил дым и сливался в один поток в нескольких сотнях ярдов по ветру, как две реки.

На подходе к Удайпуру ещё больше холмов, крутых, как оборонительные валы и отбрасывающих длинные тени под утренним солнцем. Мы провалились ближе к земле, пройдя низко над грязным бассейном со спуском к воде в виде вычурных ступенек, и приземлились в маленьком аэропорту в клубах пыли. Японцы, продолжая улыбаться, вышли, как только подкатали трап, я пошёл следом за ними размять ноги и погреться на солнце. Терминал был маленьким двухэтажным зданием, увенчанным диспетчерской вышкой с вращающимся прожектором на крыше и надписью «Аэропорт Удайпур» на английском и хинди, вместе с высотой над уровнем моря: «509 М (1 670 Ф)». В аккуратном саду с цветущими деревьями, карликовыми пальмами и кустами бугенвиллеи стоял флагшток с выцветшим и поникшим красным флагом. В центре коричневого неполитого газона — заглублённый колодец. Ко мне подошёл седовласый солдат с древней винтовкой калибра .303 на плече. Пузо выпирало над ремнём, как сумка сеятеля, полная зерна. Он спросил:

— Что вы делаете?

— Самолёта жду.

Он озадачился:

— Какой самолёт?

— Этого самолёта.

— Если вы ждёте этот самолёт, то вы должны ждать внутри самолёт, а не снаружи самолёт!

Я вернулся на своё место. Среди новых пассажиров оказался маленький тёмноволосый швед, севший рядом со мной. Двери закрылись и стюардессы снова раздали конфеты и семена фенхеля, но двигатели молчали, потому что на вышке не было никого, кто разрешил бы запуск. Потом в диспетчерскую зашёл зевающий человек и тяжело плюхнулся в кресло, следом за ним вошёл напарник, разговаривающий и завязывающий свой тюрбан. Турбовентиляторы взревели, по перрону валко прокатился велосипедист. Толстый солдат остановил его поднятой рукой, а другой махнул «Боингу», как уличный регулировщик. Мы помчались по короткой полосе, для взлёта с которой нам понадобилась вся её длина. Стюардесса объявила, что полёт до Джодхпура займёт 30 минут и предупредила, что ни в коем случае нельзя делать фотографии с воздуха. Это закрытая военная зона и камера любого нарушителя подлежит конфискации.

Маленький 737-й мчался над раджастанской пустыней низко и энергично, как будто пилот решил пролететь сегмент без автопилота, но не напрягаясь. Зелёные поля Удайпура быстро сменились прожаренным песчано-скальным пейзажем. Мы прошли над одиноким пустынным фортом так низко, что от звука двигателей наверняка задрожала черепица. Мой сосед-швед сказал:

— Вся военная активность тут из-за того, что Раджастан граничит с Пакистаном. Иногда становится совсем напряжённо. В Джодхпуре индийцы держат эскадрильи «МиГов» для поддержки с воздуха своих пограничных патрулей на верблюдах.

Он сказал мне, что живёт в Дели и провёл в Удайпуре три дня, закупая слюду. По его словам, это один из самых красивых городов Индии, очаровательное место с дворцами и озёрами, и я пожалел, что он не был остановкой маршрута «Империял».

На запад тянулась линия массивных коричневых холмов, геометрией и пропорциями напоминающих укрепления. Мы прошли, едва не коснувшись верхушки высокой одинокой горы с сияющим под солнечным светом монастырём на ней. Сухие русла рек вились через ландшафт, как прорисованные палочкой в земле узоры и, хотя видимых признаков воды не было, тут и там из дикой пустоши вдруг прорывались пышные, ослепительной яркости зелёные поля. Мой сосед сказал, что это могут быть просо, кукуруза, фасоль, сорго или мунг — съедобный азиатский боб, а орошаются они, видимо, из артезианских источников. Высоко на горизонте сквозь небо проходила полоса малинового облака, прямая, будто нарисованная мелом на доске по линейке. Мы пересекали пустыню Марвар, известную также как Страна Смерти, но вдруг под нами возникла большая промзона на излучине речки, а за ней — заболоченное озеро цвета мыльного камня. Потом мы прошли над руслом, широким, как Темза у Вестминстера, но пересохшим так, что ветер выдул на его дне аккуратные концентрические узоры. Контрасты продолжались. 737-й начал снижаться над суровыми и дикими красными скалами, которые аккуратно при выпуске тормозных щитков внезапно уступили место дорогам между рядов деревьев и текущей реке с пшеничными полями по берегам.

Когда мы сели в Джодхпуре, дюжина «МиГов» прогрелись и были готовы вылетать. Лётчики опустили тонированные забрала шлемов, надели кислородные маски и нетерпеливо сидели, ожидая, когда мы освободим полосу.

Перрон и терминал были запружены солдатами. Офицеры с тросточками и завитыми усами отдавали друг другу честь так яростно, что их тела выше пояса, казалось, охватывали судороги. Я прошёл сквозь замызганный сад к выходу, где маленький, смиренного вида, человек в таких же замызганных шортах и футболке с надписью «Рычи как лев!» взял мою сумку

и проводил к трёхколёсному моторикше с бахромчатым холщовым навесом. Двигатель мотороллера заводился только с разбега, так что, как скелетонисты на Креста Ран, мы оба толкали его на бегу, а потом, когда крошечный мотор от газонокосилки наконец со стрёкотом ожил, запрыгнули и поехали со скоростью 10 миль в час по дороге, так изрытой ямами и ухабами, что нам пришлось наклоняться всем телом из стороны в сторону в противовес диким кренам самобеглой коляски, скачущей вперёд сквозь кратеры. Мы пыхтели сквозь длинную деревню. Женщины подметали дворы связками веток, поднимая фонтаны пыли, сплетающиеся с дымом очагов, на которых готовился завтрак, отчего свет стал любопытного молочно-золотистого оттенка. К передку мотороллера был прикручен серебристый рожок, пробуждаемый резиновой грушей, которую, чтобы расчистить нам путь от детей и коз, водитель неустанно качал. Мы подъехали к подножию холма. На его вершине стоял великолепный дворец из розового камня с куполом. Склоняясь над рулём, водитель понукал свою крошечную стареющую повозку взбираться вверх по крутой и извилистой дороге, пока не прибыл всё-таки победно наверх, протарахтев по парадной подъездной дорожке к роскошной причудливой постройке, сооружённой самым знаменитым летающим махараджей Индии.

Но тут что-то происходило. У элегантного холщового павильона музыканты духового оркестра в белой униформе с красными кушаками издавали звуки громкие и нестройные, как египетская похоронная музыка, под присмотром двух смеющихся дам в викторианских платьях. Когда мы остановились, молодой индеец с планшетом подбежал к нам и пристально на меня уставился.

— Галопирующий майор! — воскликнул он, повернулся и крикнул, — Эрик, я нашёл нам человека!

А мне сказал:

— Добро пожаловать в «Бенгальские уланы!».

Я ответил:

— Большое спасибо. Это встреча ветеранов или вербовочный тур?

— Нет-нет, мы снимаем кино, бюджет шесть миллионов долларов, с Майклом Йорком, Тревором Ховардом, Кристофером Ли и другими. Сегодня вечером у нас сцена бала, но нам не хватает некоторых людей. Нам нужен майор. Мне кажется, вы умеете танцевать. Не хотите ли попасть на экран с Кристофером и Тревором? Возможно, повеселитесь.

Не успел я расспросить его о подробностях, к нам присоединился Эрик, неприветливый толстый англичанин, смеривший меня холодным взглядом.

— Этот?

— Да, — нетерпеливо ответил индеец. — Я увидел, как он подъехал и подумал: «Ха-ха, тот самый парень...».

Эрик вдохнул сквозь зубы:

— Ох, ёлки-ПАЛКИ.

— Но, Эрик...

— Не подходит, — объявил Эрик, отворачиваясь. — И он слишком старый.

Испытывая к Эрику неприязнь больше за унижение его молодого ассистента, чем за указание на мои собственные недостатки, я прошёл внутрь и зарегистрировался.

Дружелюбный администратор заметил:

— Тут сегодня натурально сумасшедший дом.

Другие англичане, — гибкие юноши с выговором выпускников частных школ и мелированными волосами, — промчались мимо меня, спрашивая друг друга, где некий Стивен. Один из них убавил прыть возле быстро выходящего с завтрака Тревора Ховарда:

— Тревор, вы видели Стивена?

— Снаружи с оркестром, думаю, — ответил мистер Ховард.

— О, шик, — ответил юноша. — Большое спасибо.

— Утра! — поздоровался мистер Ховард, проходя мимо нас.

— Утра! — ответил я, а потом спросил администратора, дома ли махараджа Джодхпура, и, если дома, можно ли с ним встретиться.

— Махараджа уехал на два дня. Но где-то здесь его двоюродная бабушка. Хотите с ней поговорить?

— Да, если возможно.

Потом распахнулись двери кафе и из них вышел Кристофер Ли, на вид бодрый и хорошо отдохнувший. Администратор посмотрел ему вслед и пробормотал:

— Этот дядька — самый чертовски лучший Дракула в профессии.

Я спросил:

— Махараджа — пилот?

Администратор задумался.

— Пилот? В смысле, как его папа и дедушка? Нет, думаю, что Его Высочество не водит самолёты.

Носильщик подхватил мою сумку и увёл меня под большой купол мимо чучела тигра, а затем бесконечными коридорами в покои размером со скромный пригородный домик. От мраморных полов исходил арктический холод. На стене над пустым камином висела в раме большая тонированная фотография молодого Умайда Сингха — того самого летающего махараджи. На вытянутом и чувственном лице глаза слегка прищурены от злости — наверное, из-за того, что для портрета его заставили надеть розовые панталоны, тяжёлые

бриллиантовые ожерелья и дурацкий золотой халат с турнюр.

Я прошёл в кофейню, задержавшись, чтобы взглянуть на стоящую на величественной одинокой скале на другом конце города большую крепость — этакий восточный вариант Эдинбургского замка, выполненный исключительно в гармонирующих медных, горчичных и розовых тонах. Для Умайда Сингха он был одновременно и отчим домом, и наземным препятствием. Тогда не было авиационных сигнальных ламп и наверняка на башнях каждый вечер зажигали предупреждающие факелы. Кофейня, устроенная на террасе с колоннадой, выходила на внутренний сад и была заполнена киношными людьми, обсуждающим двуличие, нечестность и порочные методы других киношных людей. Я пил чай с лимоном и подслушивал, озадаченный тем, что говорящие никак не упоминали и не признавали того, что они в Индии. Индия, похоже, была лишь декорацией, в которой им выпало сейчас работать, и казалось, что единственными их впечатлениями о стране будут лишь те, что выживут на монтаже и войдут в фильм.

Потом на террасу пришли индийцы — две симпатичные женщины в сари, усевшиеся за соседний столик и заказавшие по стакану лаймового сока. Лицо одной из них казалось знакомым. Её компаньонка говорила о друзьях на дипломатической службе:

— Он, пожалуй, самый умный среди наших послов. Вы знаете, что у него учёная степень? — спросила она, но вместо ответа другая женщина, вытянувшись, дотронулась до моей руки:

— Простите, не бывали ли вы в Науру?

Тут я вспомнил.

— Вы жена капитана порта!

— А вы журналист, прилетающий о нас писать.

Казалось очень странным сидеть в пышном розовом дворце

Умайда Сингха и вспоминать о жарком островке посреди Тихого океана. Я был там два года назад и провёл интереснейший день с её мужем, обаятельным отставным капитаном индийского ВМФ, пытавшимся подвести сухогруз, чтобы отсыпать в него высококачественный фосфат, превративший государство Науру с площадью суши 8,2 квадратных мили, в самую маленькую и самую богатую республику в мире. Задача, стоявшая перед ним, была удивительной. Южное экваториальное течение возле острова настолько сильное, что рыбаков, чьи лодки выходят из строя, может унести за 1 000 миль в Новую Гвинею. Сухогрузы швартуются в самой глубокой гавани мира сложнейшей системой цепей и пластин, прикреплённых к массивным скобам, вбитым в риф. Удерживаемые восемью стальными тросами, суда качаются продольно и поперечно в прибое посреди Тихого океана, пока их с двух огромных конвейерных балок загружают в открытом море глубиной 12 000 футов без всякого прикрытия. Однако в тот день сухогруз, ожидавший в ста ярдах от берега, мотало под буйным западным ветром, как маленький траулер, так что на закате капитан порта приказал ему на ночь отойти подальше, съездил домой забрать жену и повёз нас на ужин в ресторан «Мерцание звёзд».

Она сказала, что оставила его, всё ещё ставящего корабли под погрузку в Науру, и перебралась домой, чтобы быть с детьми. Но в её поведении были странная сдержанность и неуверенность, озадачившие меня. Казалось, она сожалела о том, что завела разговор, и я затеял бессвязную беседу с её подругой, рассказавшей мне, что в Джодхпуре делают лучшие в Индии чернила и превосходные велосипеды. Жена капитана порта, когда они собрались уходить, наконец высказалась:

— Вы написали о Науру отвратительную статью. От неё случились неприятности. Я слышала, что правительство собиралось вас засудить.

Я тоже об этом слышал, но дело тогда не сдвинулось. Когда дамы ушли, я сидел среди сплетничающих киноделов, вспоминая Науру. Его странное и скрытное правительство сделало исключение для «Обозревателя», опубликовав данные

вроде ужасающего уровня диабета (им страдало, по оценкам, до 90 процентов населения, сопротивляемость которого к диабету снижена повальным ожирением и пьянством: поговаривали, что 7 000 человек населения ежегодно выпивают 8 миллионов банок ввозимого из Австралии пива) и гигантских убытках, приносимых главным бриллиантом в маленькой короне Науру — авиакомпанией с полностью реактивным флотом.

«Эйр Науру» работает с полосы, рассекающей остров. После дождя люди валялись на ней в лужах, чтобы остудиться, представляя опасность для самолётов. Австралийский пилот жаловался:

— Несколько раз, когда я садился, люди разбегались буквально из-под колёс. Ещё я видел пьяных, размахивающих банками «Фостерс» в свете посадочных фар. Однажды случится катастрофа, но никто из нас не питает надежд на экстренные службы. У них там роскошная пожарная машина, но когда крайний раз было происшествие, она проехала полпути, а потом встала. Пожарные слили бензин из бака, чтобы заправить свои мотоциклы.

Я прилетел туда на «Боинге-727» «Верховный набоб» в компании президента Науру Хаммера Деробурта, поднявшегося на борт на Гуаме с секретарём и адъютантом. Реверс включили между деревянными правительственными строениями и универмагом «Луковица». Потом капитан достал из-за кресла пыльный флаг Науру и, следуя установленному президентом протоколу, выставил его в окно, заруливая через главную дорогу, на которой с двух сторон за сломавшимися и застрявшими в поднятом положении барьерами скопились машины. Перед терминалом, встречая своего руководителя, выстроился кабинет министров. Пилоты надели фуражки, сбежали вниз по трапу и отдавали честь, пока он спускался.

Хотя многие рейсы «Эйр Науру» летали почти пустыми и компания на момент моего визита ожидала дефицит бюджета в 18,3 миллиона долларов, её руководство вело разговоры о добавлении новых широкофюзеляжных «Эйрбасов» к имеющимся шести 727-м и 737-м. Одной из стюардесс,

надеявшихся на назначение на «Эйрбас», была угольно-чёрная уроженка Соломоновых островов, рассказавшая мне, что ночами её мучает бессонница, потому что коллега наслала на неё проклятие за отказ взять неудобную смену в выходные.

Тем днём я исследовал дворец Умайда Сингха. Декораторы киногоруппы воздвигали фанерные стены и отгораживали целые части здания, но мне удалось проникнуть в полутёмную гостиную, увешанную фотографиями Делийской палаты князей. Среди сфотографированных с вице-королём в 1924 году были махараджа Гвалиора, пант сачив Бхора, тхакур сахиб Лимбди, рана Багхата, раджа Мудхола, раджа сэр Гарри Сингх Кашмирский и, серьёзный, в тюрбане и простом белом пиджаке, сам юный махараджа Джодхпура. В зале были пещерообразный мраморный камин и гарнитур сервантов из красного дерева, отделанных крошечными зеркалами. За моей спиной вошла блондинка в белом бальном платье и превратилась в несметное число своих крошечных отражений. Я обернулся.

— Простите, я кое-кого ищу. Это чёртово платье постоянно путается у меня в ногах.

— Вы снимаетесь в сцене бала?

— Да. А вы?

— От меня отказались. Майкл Йорк не переносит конкурентов.

Она рассмеялась:

— Ну, может быть они дадут вам поддержать его мушкет, — и быстро вышла, придерживая подол платья выше колен.

Позже, когда я стоял в самом сердце дворца, глядя вверх на огромный центральный купол, ко мне подошла хрупкого сложения грациозная пожилая дама и поинтересовалась, не я ли ранее спрашивал о махарадже.

— Как вам известно, он уехал по делам. Но я его двоюродная бабушка. Могу ли я вам чем-то помочь?

Я рассказал ей о своём проекте, и что хочу побольше узнать об Умайде Сингхе. Она улыбнулась:

— Махараджа всё равно наверняка отправил бы вас ко мне. Он не знал своего деда, а вот я его помню очень хорошо. Продолжим в ротонде? Это самое прохладное место в здании.

Пока мы шли к креслам с шёлковой обивкой, она рассказала, что дворец был достроен в 1943 году, а спроектирован лондонским бюро «Ланкастер и Лодж».

— Ланкастер работал с Лаченсом над его большим проектом в Дели 130. Здесь за работами непосредственно наблюдали мистер Голдстро 131 и несколько индийских архитекторов. В здании больше миллиона квадратных футов розового мрамора и 300 комнат, из которых 47 доступны гостям отеля, и это одна из самых больших в мире частных усадеб.

Мы сели и она продолжила:

— Сначала Умайд Сингх построил аэродром, а потом этот дворец на песчаниковом хребте наверху, чтобы всегда видеть, что происходит на поле. Мне всегда казалось, что его настоящий дом — именно аэродром. Именно там ему было лучше всего, а когда он построил Лётную школу, где сейчас готовят военных лётчиков, то настоял, чтобы все его друзья и родственники-мужчины записались на курсы, так что вскоре по небу стало летать столько джодхпурцев, что едва хватало места для птиц. Лётная школа стала местом нашей встречи, где мы проводили всё время. Именно там подавали лучший обед в городе, а о дневных чаепитиях ходили легенды. Атмосфера была дружеской и расслабленной, и ядром всего этого был Умайд Сингх. Если он не летал, то болтал, шутил и спрашивал курсантов о процедурах, навигации и погоде. Вечерами он иногда водил нас в Стейт-отель, который он построил рядом с аэродромом для экипажей и пассажиров KLM и «Империял». Здание до сих пор стоит, там столовая офицеров ВВС, большой ангар из песчаника тоже сохранился. Сейчас там держат истребители, но в 1930-е там хранилась его личная коллекция самолётов. У него была их дюжина, включая большой «Локхид», и он на всех них летал. Именно благодаря ему Джодхпур стал

международным аэропортом раньше, чем Дели.

Главным событием недели в Стейт-отеле была пятница, или «вечер KLM».

— Тогда прилетали голландские рейсы, и в вечера KLM в отеле по традиции подавали чудеснейшего цыплёнка карри. Если с нами был Умайд Сингх, то удавалось даже пообщаться с пилотами KLM. Они были настоящими знаменитостями. Сидели за своими столиками, вокруг них суетились официанты и с ними обращались как с миллионерами. Все были от них в восторге. Пилоты «Имperiал» были куда демократичнее, обедали и пили кофе со своими пассажирами, а вот голландцы держались сами по себе. Больше всего мне запомнился Смирнов, крупный мужчина, невероятно харизматичный и с придворными манерами, очень обходительный и старомодный. Он всегда говорил мало, что только добавляло ему таинственности. Нам он казался легендой. И Гейзендорфер. И Парментие. Мой младший брат как-то летел с каникул в школу в Шерборн на «Фоккере» Парментие, и очень этим гордился. Его уважали даже старшие мальчишки — ведь этот парень летал с Парментие. KLM выдавала каждому пассажиру особую сумку, чтобы в самолёте держать под рукой всякие мелочи. И так хорошо были сделаны эти сумки, что ими пользуются в Джодхпуре до сих пор.

Голландцы, по её словам, так высоко ценили Умайда Сингха, что были готовы обсуждать с ним лётные дела на равных.

— Величием он был равен Дж. Р. Д. Тате, но ещё был искренне скромнен и прост. Когда его произвели в почётные коммодоры авиации ВВС Индии, ближе к концу его жизни, он рано по утрам ездил на велосипеде в свою собственную лётную школу на занятия с курсантами ВВС. У него было гражданское свидетельство, но он настоял, что ему нужно и военное, чтобы носить крылышки. Никаких сложностей в этом он не видел — всё, что касалось авиации, было ему в радость. Когда пришла война, он тут же попытался пойти добровольцем в действующую армию, но не проходил по возрасту, к тому же махараджам это не разрешалось. Так что он делал всё для облегчения жизни другим. Как только дворец достроили, он

открыл его двери всем военнослужащим, расквартированным в Индии, чтобы они могли отдохнуть и развлечься. И дал два знаменитых приёма. На каждом было по тысяче человек, сидевших за ужином прямо здесь, в ротонде. Были новозеландцы, австралийцы, британцы, американцы и индийцы. И мой отец тоже. Он рассказывал, что суп в начале и кофе в конце были горячими, а всё остальное между ними — идеальным. Из Дели прилетели девушки из Женской вспомогательной службы ВВС и в бальном зале были танцы до самого завтрака, на который подали бекон и яйца. Тех же, кто ночью повеселился совсем хорошо, развозили по домам машины. Оставшиеся до самого конца утром на выходе получили гравированные оловянные кружки. Но, как я уже говорила, он был очень простым человеком. Его вторым после полётов любимым занятием было надеть пару шорт цвета хаки и пойти на охоту.

Всего через месяц после того, как нынешний махараджа окончил обучение, — в Итоне, а потом в оксфордском Крайстчёрче, — индийское правительство отменило солидные субсидии, традиционно выплачиваемые князьям.

— Внезапно он остался с этим вот белым слоном, но без ассигнований на личные расходы. Нужно перекрыть крышу, заменить трубы и проводку — а это непросто, потому что всё под мрамором и песчаником. Так что он начал пускать гостей за плату и открыл дворец для публики. Теперь по тысяче человек в день платят за то, чтобы прийти посмотреть. У бедного мальчика просто нет времени летать — да и склонности, наверное, тоже. Вот его отец, сын Умайда Сингха — да, был пилотом. Он выиграл Всеобщие выборы 1952 года, кампания была очень трудной. Как только объявили результаты, он прыгнул в свой самолёт и помчался в Джодхпур праздновать с нами, но по пути, наверное от восторга, сделал слишком низкий проход, задел телеграфные провода у дороги и разбился. Погиб на месте. Я до сих пор тоскую по нему. Ему было всего двадцать восемь, столько энергии и надежд — совершенно в отца.

Вокруг нас зашуршали шелка и тафта — десятки девушек

в бальных платьях пролетели мимо нас, как мотыльки в сумерках, из импровизированной примерочной в импровизированную костюмерную. Двоюродная бабушка махараджи хлопнула в ладоши и воскликнула: «Какие вы все красавицы!». Потом её позвали разобраться с жалующимся клиентом в кофейне. Я представил, как Умайд Сингх ехал на аэродром встречать сэра Сэмюэля Хора из Карачи. «Мы приземлились на аэродроме, недавно устроенном прогрессивным молодым махараджей для пролетающих самолётов. Когда я выходил из аппарата, мне вручили телеграмму: “Надеюсь, что вам и леди Хор понравилось путешествие — Георг”. Я не буду останавливаться ни на интересном вечере, проведённом с махараджей, ни на посещении крепости, где хранятся драгоценные камни и вооружение, неисчислимо интересные и дорогостоящие, ни на поездке по охотничьим угожьям, где “Роллс” едва не давил множество газелей и кабанов».

Умайд Сингх также лично встречал маркиза Лондондерри, пролетавшего через Джодхпур в июне 1934 года. «Был чудесный закат, и мы наконец приземлились в темноте на освещённом факелами аэродроме Джодхпура. Гостевой дом, который содержит махараджа Джодхпура, напоминает дворец. Сам махараджа, большой поклонник авиации, угощал меня там ужином».

Достижения Умайда Сингха впечатляли всех. Филип С. Раддер в описании перелёта из Сингапура для «Вестника Имперских авиалиний» сказал так: «С воздуха Джодхпур выглядит прекрасным городом, хорошие здания и планировка. Аэродром тоже очень хорош, современнейший и отлично оснащён. Главный ангар выстроен из красного камня. Дневной чай пили в большом и очень комфортабельном отеле рядом с аэродромом, а потом улетели в Карачи». А корреспондент «Обозрения ТИСКО» одобрительно сообщил: «Примерно в 400 ярдах от аэродрома махараджа выстроил роскошный “Стейт-отель”. Стены из красного песчаника, архитектура отменная. Нас провели в большую комнату с прилегающими гардеробной и ванной. Ковры и шторы великолепны и выполнены с большим вкусом, мебель современная, из хороших сортов дерева. Мы

сидим на балконе и пьём чай, глядя на верблюдов под наездниками, проходящих иногда в сумерках. Большого комфорта в конце первого дня не стоит и желать».

Однако самый восторженный отзыв оставил анонимный австралиец в «Вестнике». «Джодхпур весьма меня впечатлил: и дворец махараджи, и новый дворец, который будет строиться ещё годы; привлекательный город, отличные зелёные поля для поло, великолепный аэропорт и “Стейт-отель” — самое комфортабельное из всех мест, в которых мы пока останавливались в пути. На короткой дороге до отеля мы прошли идеально ухоженный плац, — ровный как теннисный корт, со смоченной вручную, чтобы прибить пыль, поверхностью — и с отличными пони в ожидании тренировки. Махараджа построил “Стейт-отель” для удобства авиапутешественников, и это предприятие приносит, должно быть, немалый убыток. Мебель, ковры и шторы самые лучшие, подобранные с отличным вкусом; столовое серебро, фарфор и бельё того сорта, что ожидаешь увидеть в богатом частном доме. Индийские прислужники отменно чисты и достойны: один из них, заметив, что по прибытии я прилёг отдохнуть, спросил, не принести ли мне ужин в постель».

Когда 73-летний махараджа Барода Гаеквад полетел в 1937 году из Джодхпура в своё первое дальнейшее воздушное путешествие, Умайд Сингх, — отправившийся, видимо, в ночной полёт на своём огромном «Локхиде», — не рассказал ему о системе свистков и световых сигналов, разработанных им для ночных вылетов. Эти процедуры описал один из преданных британских ассистентов махараджи Барода. «Перед административными зданиями сияла одиночная дуговая лампа, но на расстоянии мигали огни аэродромной разметки. Как только за нами закрылась дверь и едва мы уселись, раздался свисток. Прожектор бросил одиночный широкий луч на землю. Двигатели оглушительно заревели, мы разогнались и плавно поднялись. Сквозь окна мы несколько мгновений видели, как нам машут на прощание. При подъёме мы сделали над аэродромом полуповорот, огни потускнели, потом внизу настала полная тьма, а наверху было лишь несколько мерцающих звёзд. Мы поправили наши кресла и приготовились

ко сну. Так началось великое приключение Его Высочества».

Сейчас, пока сгущался вечер, в потрясающем дворце Умайда Сингха царил суета. Девушки в подогнанных наконец платьях, заgrimированные и с лентами в волосах, пробегали по огромным тёмным комнатам в балльный зал. К мистеру Тревору Ховарду, неотразимому в штанах с кантом и красной тужурке, присоединился мистер Кристофер Ли во фраке и белом галстуке. С руками за спинами они элегантно выступали мимо чучел тигров, старинной тиковой и эбеновой мебели, ростовых портретов дородных махараджей в натуральный размер с рубинами и плюмажами. Я пошёл следом, высматривая кого-нибудь с майорскими коронами. Я собирался пожелать ему удачи, чего никогда не стоит делать со столь глубоко суеверными по этой части актёрами. В балльном зале правило смятение. Люди кучковались между «солнечными» прожекторами. Молодые англичане выкрикивали указания, которые определённо никто не слушал. Мистер Ховард и мистер Ли, всё ещё с руками за спиной, стояли вместе с мрачным видом. Ничего не происходило, так что я вернулся в свой номер и, как приличествовало бы при Умайде Сингхе, переоделся к ужину.

Была не пятница, но я всё равно заказал цыплёнка карри — исключительно вкусного. После кофе я вышел прогуляться. Полная луна на безоблачном небе наполняла ночь сиянием столь осязаемым, что, казалось, я оставляю за собой волнистый фосфоресцирующий след, как лодка в тропических морях. Дворец из песчаника и мрамора выглядел коралловым. На куполе мигали авиационные сигнальные огни. Из аэропорта внизу донёсся рёв двигателей на взлётном режиме и через несколько секунд перед лунным ликом пронёсся летучей мышью «МиГ», потом накренился и умчался над пустыней к пакистанской границе.

Потом, лёжа в кровати, я слушал одинокие свистки паровозов, периодически вопивших трубами среди гудков тепловозов. Пассажиры «Имperiал», которых всегда будили в 3:30 утра к полёту в Дели, подавая чай, тосты и фрукты, тоже слышали уютные звуки локомотивов, пыхтящих по старой Джодхпурской

железной дороге в Мерта-Роуд, Балотру, Самдари, Луни, Ранивару, Плиалоди, Пипар Роуд и Марвару. Я уснул, убаюканный свистками и гадая, что там со съёмками сцены бала. Я ещё не знал, что всего через пару недель после возвращения в Лондон прочитаю в журнале «Скрин Интернейшнл» сообщение о том, что по отсмотру материала с первой недели съёмок продюсер «Бенгальских улан» Махмуд Сипра отказался от проекта, потому что снятое было в расфокусе. Режиссёр Стивен Уикс заявил, что от «небольшой неисправности камеры» пострадало «только около 3% материала», но Сипра всё равно отменил производство и забрал двух своих звёзд, Тренора Ховарда и Кристофера Ли, в Пакистан на ещё один проект о Северо-Западной границе, «Хайберские стрелки». Если честно, я ничуть не удивился таким новостям, потому что полагал, что проект обречён с самого начала [132](#).

Утром меня разбудил резкий ор павлинов под окном. Лежал тяжёлый утренний туман и где-то за дворцовыми стенами мычала скотина. Потом, когда туман рассеялся, моторикша на трёхколёсном мопеде отвёз меня в аэропорт, гремя на спуске с холма, мимо «Стейт-отеля», свежевыкрашенного, но всё ещё с исторической вывеской. С завтрака выходили офицеры ВВС и болтали в полном деревьев саду, курили и вытирали усы тыльными сторонами ладоней. Маленький терминал оказался битком набит, напомнив мне, что киносъёмки ещё в самом разгаре. Возле киоска с прохладительным я заметил табличку: «Гражданам, имеющим любую претензию, надлежит обратиться к Начальнику Аэродрома» и пошёл уговаривать трёх вялых и зевающих работников «Индийских авиалиний» меня зарегистрировать.

Внезапно к двери подкатил 737-й. Кто-то сказал, что это рейс на Бомбей, так что я расслабился. Потом рядом с ним встал 737-й на Дели. Пока женщина из службы безопасности дотошно изучала каждый предмет в моём несессере, я почувствовал растущее напряжение. Она посмотрела на банку пены для бритья и мрачно заметила: «аромат лайма», как будто лайм — нелегальное экзотическое вещество для курения или понюшки. В накопитель я вошёл, когда самолёт на Бомбей запустил

двигатели. Стояночный диспетчер встал на цыпочки и хлопнул его по носу, после чего машина послушно откатилась на руление. Почти сразу мы сели в самолёт на Дели, начинавший маршрут с 20-минутного перелёта в Джайпур. У армейского капитана, неосторожно прошедшего позади наших ревущих турбовентиляторных двигателей, сдуло фуражку, покотившуюся по перрону, и он приказал пожилому рядовому, охраняющему «Боинг», пойти её подобрать. Тот неохотно оставил свой пост и нахмурившись, пробежал мимо нас. Когда мы повернули и потеряли его из виду, он перешёл на шаг, а фуражка превратилась в крутящуюся вдалеке точку.

Наш самолёт проехал мимо каменного ангара Умайда Сингха, теперь окрашенного шаровой краской — наполовину скрытого в зарослях леса вычурного здания с куполом и башенками, похожего на шварцвальдскую фабрику часов с кукушкой. «МиГи» и пожилые «Канберры» 133 эскадрильи поддержки выстроились с поднятыми фонарями. Мы набрали высоту с видом на дворец и полетели над ржавого цвета песчаной пустыней с редким пунктиром длинных утренних теней одиноких деревьев. Густая голубая дымка уходила за горизонт, размеченная длинной линией пузырчатых кучевых облаков. Затем нос наклонился вниз и быстрое и тряско снизились над пейзажем, прелестным как Сомерсет, а потом мы с толчком сели около огороженной стеной поляны, заросшей высокой травой и тенистыми деревьями, а затормозили у жёлтого рапсового поля. Элегантный маленький терминал тоже был жёлтым. Второй этаж продолжался тенистой верандой на колоннах цвета охры, а белая табличка на стене вышки синими заглавными буквами сообщала «ДЖАЙПУР» и, ниже, отдельно: «09 С ПРЕВ 1263 ФТ 385 М». Терминал окружал элегантно подстриженный и хорошо политый сад, полный ноготков, канн, цинний и жимолости, так сияющих под нежным светом, что даже сидя в салоне я почти чувствовал ароматы и слышал пчёл, совершающих утренний облёт.

VI

За 25 минут сегмента до Дели мы пролетели над кофейного цвета рекой к смутной гряде синих холмов. 737-й резко набрал

высоту, чтобы пролететь над ними, и его тень всё росла, поднимаясь по склонам, пока над вершиной почти не сравнялась в размере с самим самолётом. Мы смотрели вниз на ряд обрывистых бессолнечных долин, глубоких, как карьеры, некоторые с белёными деревнями на дне, скрытыми от мира, как сталагмиты. Холмы уменьшились и превратились в равнину, покрытую лоскутками полей и пастбищ. Мой сосед, смотревший, как я набрасываю описание топографии в блокноте, внезапно сказал:

— Сэр, я думаю вы или шпион, или один из этих пишущих ребят.

Это был тяжёлый человек в хорошо сидящем тёмном костюме. Когда я сообразил, что я из пишущих, он мне сказал, что знаменитый английский писатель остановился в доме у самой махарани 134. Прикованный к инвалидному креслу, он пересёк Сахару и написал об этом книгу. Мой собеседник назвал его Куинтингом Крю.

— Думаю, что вы имеете в виду Квентина Крюи 135.

Он кивнул.

— Да-да, Квентин Крюи. Я говорил с ним буквально два дня назад. Я служу в джайпурской полиции и иногда заглядываю к махарани, чтобы проверить, всё ли в порядке. Я рассказывал ему о своём путешествии по Южному Тихому океану. Ему было очень интересно. Обожаю ту часть мира.

Когда я сказал, что ему очень повезло, если самые разыскиваемые преступники Джайпура скрываются в таких красивых местах, он с гордостью ответил, что это была семейная поездка с детьми на каникулах.

— Этим летом мы полетим в Лос-Анджелес на Олимпиаду. Через Дублин. Наш посол там — мой хороший друг.

Проницательно прочитав мои мысли, он поспешно добавил:

— Деньги — вопрос разумного распоряжения доступными

ресурсами. Зарплата и законные расходы. Просто рациональность.

Включилось табло «Пристегните ремни!». Мы летели вдоль реки, резко свернувшей налево. 737-й подошёл к международному аэропорту Палам над глинобитной деревушкой и коснулся полосы, окружённой травой высотой с сахарный тростник. У терминала внутренних линий стояла без присмотра большая красная пожарная машина «Ашок Лейланд» с заведённым двигателем. Внутри я прошёл мимо плаката «XII Международный конгресс по лепре приветствует делегатов» и двери, которую, несмотря на ясную надпись «НЕТ ВЫХОДА», осаждали желающие выйти. За дверью была дорожка и огромный рекламный щит, напоминающий отщепенцам, что «Своевременная уплата налогов — залог плавного взлёта экономических планов нации». Я прошёл дальше в поисках стойки обмена билетов и повторного подтверждения бронирования [136](#), чтобы подтвердить свои полёты следующего дня, — дело первостепенной важности для любого, у кого хватает смелости отдать себя на милость «Индийских авиалиний», — и, заметив пару дюжин бизнесменов, скандалящих у стойки с единственной сотрудницей, понял, что искомое место я нашёл. Маленькая пухлая женщина средних лет смотрела на окруживших её мужчин с беспомощным и ужасающим спокойствием, как неверная жена перед побиванием камнями. Что-то было не так, и я взобрался на стул, чтобы лучше оценить ситуацию. Потом я понял. Обмен и подтверждение делались с единственного потрёпанного телефонного аппарата — и он не работал. Чтобы это доказать, сотрудница время от времени поднимала трубку, подносила к уху и качала головой. Ничего. Но бизнесмены неуклонно продолжали напирать и толкаться, яростно потрясая перед ней билетами.

Я спрыгнул со стула и вышел на улицу. Существовал автобус за восемь рупий от фирмы «Компания отставных военнослужащих по транспортным услугам в аэропорту», но спустя полчаса ожидания автобус не приехал и ни один отставной военный поблизости не мог сказать, когда будет следующий. Подъехало такси, так что я его остановил

и попросил отвезти меня в отель «Мэйденс». Когда машина отъезжала, на сиденье рядом с водителем запрыгнул мужчина средних лет с орлиным носом и крепко промасленными волнистыми волосами:

— Доброе утро. Я гид. Я покажу вам много интересной вещь.

Я сказал, что гид мне не нужен, но он уже оживлённо болтал с водителем, с которым, похоже, был в прекрасных отношениях. На выезде из аэропорта в стекло моей двери постучал полицейский и прокричал:

— Как вас зовут?

Мы ехали по сельской местности, притормаживая перед военными автоколоннами и белым быком зебу, неспешно бредшим прямо по разделительной полосе шоссе, помахивая хвостом. Водитель и гид продолжали болтать как старые друзья, последний в какой-то момент повернулся и произнёс единственную за всю поездку фразу, обращённую ко мне:

— «Мэйденс» — очень плохой отель. Очень старый, никакого шика, плохая еда.

Рассказывать ему о том, что именно в «Мэйденс» останавливались пассажиры «Империял», было бессмысленно — тем более, что он пересказывал какую-то байку безудержно хохотавшему водителю. Волосы гида переплетались волнами и завитушками так причудливо, что, казалось, он спал в форме для желе. Мы встали в пробке между Ориджинал Роуд и Фаиз Роуд, но в итоге доехали до величественного старого здания на тихой, обсаженной деревьями улочке. Я заплатил водителю и вышел. Гид тоже вышел:

— Оплата мне 20 рупий.

— Оплата вам за что?

— Услуги гида.

Передо мной ненадолго возникла дилемма, с которой сталкиваются в Индии все путешественники: собственное

относительное благополучие всегда нужно соотносить, часто мучительно, с мольбами голодающих. Заслуживал этот парень жалости или же удара коленом в пах? Решив, что второго, я спросил, какие услуги.

Он схватил было меня за запястье, но тут вышел швейцар «Мэйденс», огромный сикх с кулаками размером с булыжники и спиной с баньяновое дерево в объёме, и сказал ему проваливать. У стойки регистрации сидели две обветренные пожилые женщины, сжимая вышитые джутовые чемоданчики с бирками «Тандер Драгон Эйр» [137](#). Их глаза, раскосые и утопленные в коричневых морщинах, как осколки кремня, тревожно смотрели на худощавую девушку лет 19 или 20, стоящую заполняющую регистрационные карточки. На ней было стёганое хлопковое пальто вроде тех, что выдаются в китайской армии, но бледное, как алебастр, лицо лучилось монашеским спокойствием. Я заполнил свою собственную анкету и спросил, откуда она.

— Бутан.

— Высоко в Гималаях?

— Да.

— «Тандер Драгон» — бутанская авиакомпания?

— Да. Самолёты очень маленькие. А когда в горах гроза... — Она засмеялась и вернулась к своему занятию.

Годы наложили на старый отель отпечаток печали, будто ему теперь приходится жить скорее памятью о прошлом. Общие помещения затхлые, тусклые и тихие; номера, выстроенные по трём сторонам просторного внутреннего двора в любимом стиле колониальных архитекторов, гулкие и незатейливые. Я пролистал телефонный справочник Дели в поисках номера телефона бюро обмена и подтверждения «Индийских авиалиний». Номерам авиакомпании в справочнике отводилось несколько страниц, но все, которые я набирал, были заняты или не отвечали. Наконец удалось связаться с раздражённым женским голосом в главной кассе, сообщившим, что повторные

подтверждения — не её работа и в любом случае делаются лично и очно. Я ответил, что да, лично. Она отрезала:

— Нет-нет, вы должны присутствовать лично и с билетом, — и повесила трубку.

Я бросил последний взгляд на номера телефонов «Индийских авиалиний», отметил, что начальницу службы бортпроводников зовут мисс Ф. Латуш и пошёл обедать.

Маленький ресторан был пуст и настолько пропитан ароматом несвежей еды, таким тяжёлым и всепроникающим, что сам он, казалось, обладает формальной исторической структурой и каждый отдельный запах его композиции можно выделить и обозначить, как древесные кольца. Присматривали за заведением старик и мальчик, явно удивлённый моим появлением. Я попросил маленькую порцию баранины карри и пива. Старик принёс бутылку «Розового пеликана», обёрнутую в крахмаленную салфетку, и предельно аккуратно наполнил стакан. Он сказал, что много лет работал в «Мэйденс».

А помнит ли он пассажиров, путешествовавших старыми самолётами между Англией и Австралией? Нет, но он знает человека постарше, бывшего сотрудника «Мэйденс», работавшего там до войны, и его спросит. Приду ли я в ресторан этим вечером? Тогда он мне скажет, что узнал.

После обеда, по предложению любезной барышни на стойке регистрации отеля, я поспешил в офис «Индийских авиалиний» на Коннот-Плейс. Такси подъехало к бетонному кубу, открытому с одной стороны и похожему на заброшенную автомойку. Грязные бетонные ступеньки вели к тёмной площадке с табличками арендаторов. «Индийские авиалинии» оказались в компании юристов, специалистов по урегулированию убытков, астрологов и бухгалтеров, занимая большую комнату с низким потолком и человеком в ярком клетчатом костюме с пижонским галстуком, сидящим у входа за занятым маленьким столиком. Посмотрев на меня сквозь тяжёлые очки, он согнул указательный палец и поманил, как будто желая продать мне лотерейный билет. Я сказал ему, что пришёл подтвердить несколько перелётов.

— Переподтвердить, вы хотите сказать?

— Да. На самом деле я ищу бюро обмена и повторного подтверждения, но на табличке снаружи написано «Повторное подтверждение и исправления». Это то же самое, полагаю?

— Повторное подтверждение — это повторное подтверждение, но исправление — это не обмен, — ответил мне человек напористо и агрессивно. — Так что вам нужно? Исправить, обменять или переподтвердить?

— Переподтвердить. Несколько завтрашних перелётов.

— Сколько именно?

— Пять. И один послезавтра. Итого шесть.

— Как у вас может быть столько перелётов за один день?

Я показал ему билеты и он со вздохом подвинул к себе блокнот, где написал «6» наверху страницы и обвёл цифру аккуратным кружочком.

— Шесть ни за что не переподтвердят, — сказал он с абсолютной уверенностью, и протянул мне листочек с проштампованным в углу номером 145. — Стойка 24.

Комнату занимали ряды столов, за большинством сидело по одному сотруднику, от ничегонеделанья дремавшему или уставившемуся в пространство. Сегодня принимала только стойка 24, окружённая толпой толкающихся людей, сжимающих билеты. Над столом устройство показывало номер 122. Когда цифры сменились на 123, прозвучал нарастающий звук гонга, «бо-инг!», и один из трёх служащих выкрикнул: «Один два три!». Ожидание намечалось долгим, так что я облокотился на соседнюю стойку и наблюдал за работником, тщательно дорабатывающим велосипедный звонок пилкой для ногтей. Когда наконец вызвали мой номер, я продрался сквозь толпу и подал листочек полнотелой даме в оранжевом сари.

— Шесть? — воскликнула она. Её губная помада смазалась, а на подбородке выступила испарина. — Ой, я не смогу всё это

переподтвердить.

— Но пять из них у меня завтра. Из Дели в Канпур, из Канпура обратно в Дели, из Дели в Аллахабад, из Аллахабада в Варанаси, из Варанаси в Калькутту. И из Калькутты в Дакку на следующий день. Мне обязательно нужно их переподтвердить.

— Я могу переподтвердить только из Дели в Канпур.

— А как насчёт из Канпура обратно в Дели?

— Канпур — Дели вы переподтверждаете в Канпуре.

— Но я там проведу полчаса и вернусь на том же самолёте.

— Значит вам нужно переподтвердить вдвое быстрее. Смотрите, в Канпуре вы должны подтвердить на Дели, в Дели на Аллахабад, в Аллахабаде на Варанаси и в Варанаси на Калькутту. Каждый следующий полёт надо переподтверждать прямо перед ним.

Я вытаращил глаза.

— А нельзя это сделать на компьютере?

Ответом мне был громкий смех. Заржали все, включая клиентов.

— На каком компьютере?! Нет никакого компьютера. Всё переподтверждение нужно делать вручную по телефону и с бумажными записками.

Потом она взяла мои билеты, ушла в кабинет и спустя пять минут вернулась со словами, что рейс 415 до Канпура полный.

— Но вы в списке ожидания. Будьте в Паламе к 7 утра и, может быть, вам удастся на него попасть. Кстати, у вашего перелёта Дели — Аллахабад — Варанаси отмена. Он завтра не летит. Он летит в понедельник, но рейс в понедельник битком. Желаете записаться в список ожидающих?

Я покачал головой. Она подвинула ко мне стопку билетов и нажала кнопку. Раздалось «бо-инг!» и её коллега-мужчина выкрикнул: «Один четыре шесть!». Мимо меня протолкался громилоподобный сикх с переподтверждением до Мадраса и я вышел из здания, прикидывая, что делать дальше. Через 48 часов мне нужно быть в Дакке, чтобы попасть на еженедельный 707-й «Бангладеш Биман» до Бангкока с короткой остановкой в Рангуне, — где чиновники бирманского министерства внутренних и религиозных дел до сих пор серьёзно рассматривали моё заявление на визу. Таким образом попасть в Калькутту к рейсу до Дакки совершенно необходимо, но при этом мне нужно построить маршрут через Канпур и Аллахабад, где дозаправлялись рейсы «Имperiал». Такси подъезжало к Коннот-Плейс, когда в мешанине вывесок я заметил знакомую эмблему. «Британские авиалинии!» Все мои неудачные сегменты «Индийских авиалиний» выписаны на бланках БА, так что я остановил такси, зашёл внутрь и спросил, как найти управляющего. Приёмная перед его кабинетом была заполнена симпатичными девушками, одетыми как на выданье. Они сказали, что компания нанимает стюардесс и они ждали собеседования с обрезанием.

Я сказал им немедленно пойти в полицию, но они рассмеялись, и сказали, что так зовут управляющего [138](#), мог бы и догадаться. Я что, разве не в БА работаю? Ну, да, конечно, на «Конкорде» летаю на самом деле, но мы сюда не так уж часто добираемся. Но девчонки оказались не промах и начали дурачиться, говоря, что они укротительницы львов, пианистки и астронавтки — пока в двери не показалась голова секретарши, смерившей нас странным взглядом и сообщившей, что управляющий примет меня немедленно. Крис Кросс оказался плотным, энергичным и дружелюбным человеком, и выслушал мою историю, ничуть не удивившись. Потом он угостил меня чаем и позвал одного из своих коллег, тихого и строгого О. П. Ананда, записавшего суть вопроса. Когда он ушёл говорить с людьми в «Индийских авиалиниях», мистер Кросс заметил:

— Попасть тут на рейс — это только половина дела. Вторая половина — остаться на нём. Если заявится кто-нибудь важный

с требованием места — вас вышвырнут. Я недавно летел на 737-м. Пришла французская туристическая группа и дюжине человек сказали выйти из самолёта. Спорить бесполезно. Бортпроводники просто идут по салону и указывают пальцем. Если указывают на вас — вы выходите. В такой ситуации нужно прикинуться спящим. Опытные пассажиры могут болтать или читать газету, а через минуту спать как под хлороформом. Это не гарантия, — экипаж может попробовать разбудить, — но всё равно у вас больше шансов быть оставленным в покое.

Вернулся мистер Ананд со словами, что ему удалось выпихнуть кого-то с канпурского рейса. То есть мне его переподтвердили, рейсы на следующих сегментах и вправду оказались отменены и сдвинуты, так что мне нужно искать другие способы добраться вовремя до Калькутты, чтобы успеть на стыковку в Дакке.

— А можно нанять маленький самолёт в Делийском аэроклубе?

Мистер Кросс набрал номер и поговорил по телефону. Повесив трубку, он сказал:

— Окей. «Твин Бич» обойдётся в 100 фунтов в час, вам нужно оплатить перелёт не только туда, но и обратно, и ночёвку пилота в Калькутте. Они рассчитывают 12 лётных часов, так что это вам обойдётся в 1200 фунтов плюс расходы. А если где-то по пути вам придётся сесть для починки чего-нибудь, то за ремонт тоже платите вы.

Столько я позволить себе не могу. Кроме того, предполагается, что я передвигаюсь регулярными рейсами, так что подобный перелёт противоречит духу моего путешествия.

— Тогда остаётся поезд, — сказал мистер Кросс. — Можете завтра днём сесть в Канпуре на «Раджхани Экспресс». Послезавтра рано утром будете в Калькутте.

Мистер Ананд добавил:

— И он идёт через Аллахабад. Железная дорога проходит мимо аэропорта, так что она по крайней мере соответствует вашему

маршруту.

Мысль о железной дороге с трудом вызревала в моей голове с момента выхода из бюро повторного подтверждения и исправлений, и теперь я с грустью осознал, что это единственный способ. Я поблагодарил мистера Кросса и О. П. Ананда за помощь, прошёл через приёмную, где девушки закричали «О, прощайте, капитан!» и поймал такси до гостиницы. На стойке мне вручили телекс с просьбой перезвонить в редакцию в Лондон. Дозвон занял некоторое время ¹³⁹, так что, сидя у аппарата в ожидании, я читал воспоминания сэра Сэмюэля Хора о прибытии в Нью-Дели. Он сообщал, что после вылета из Джодхпура «капитан Уолли-Дод смог себе позволить расслабиться и не торопясь показать нам всякие трюки и фокусы, на которые способна машина. Иногда мы летели на трёх двигателях, иногда на двух, иногда даже на одном. Взглянув сверху на аэродром (Дели), мы очень удивились толпам, смотревшим на нас. В нашу честь объявили народный праздник».

Их встречали вице-король и восторженная публика, а потом отвезли в дом правительства на банкет, с которого начались празднования. Позже сэру Сэмюэлю удалось выкроить немного времени на размышления о значении его путешествия. «Обычный коммерческий самолёт, полностью нагруженный пассажирами с багажом, день за днём следовал своему расписанию с точностью довоенного поезда. Именно эта сторона нашего путешествия впечатлила нас более всего. С момента, как я поступил в министерство авиации в 1923 году, я убеждён, что будущее британской гражданской авиации лежит в дальних маршрутах по Империи, а не в коротких увеселительных прогулках между европейскими столицами». И пророчески добавил: «Можно устроить линию на Дальний Восток эстафетным способом, где британская авиакомпания летит до Индии, индийская продолжает маршрут, а австралийская работает от Сингапура».

А потом началась всякая всячина. На следующий день после прибытия вице-король и леди Ирвин формально присвоили потрепанному «Геркулесу» Хоров имя «Город Дели», а через

день сэр Сэмюэль полетел с инспекционной поездкой на северо-западную границу. В Кохате он остановился в кают-компании ВВС, где сервант был полон серебряных кубков за «всякие занятные полёты офицеров эскадрильи», а в Пешаваре — у губернатора, брюзгливо объяснившего, что их беседа прерывается рёвом низколетящих самолётов потому, что ВВС, когда им нужно было что-то ему сообщить, упорно сбрасывают свои проклятые записки прямо в его сад. А в Аравали чиновник колониальной администрации, — который как-то, попав в плен к разбойникам в Персии, провёл год день и ночь прикованным к убийце-курду, — интересовался, можно ли уговорить «Империял» перевезти пчелиный рой, радужную форель и фазаны яйца, чтобы запустить производство мёда, зарыбить ручьи и заселить леса.

Пассажиры, пролетавшие через Дели регулярными рейсами «Империял» находили город примечательным в основном из-за обилия высоких гражданских и военных чинов. Маркиз Лондондерри «достиг Нью-Дели к 8 часам, и у меня было время насладиться завтраком в обществе маршала авиации сэра Джона Стила, командующего ВВС в Индии. Затем мы полетели в Конпор». А корреспондент дамбартонской газеты «Скала» приземлился в два часа дня и «отобедал в клубном доме Делийского аэроклуба. Там к нам присоединились гражданский лорд Адмиралтейства капитан Иэн Уоллес со своим секретарём, мистером Грантом Смитом, о которых весьма лестно отзывались их превосходительства лорд и леди Уиллингдон. Когда мы рулили по аэродрому, случилось забавное происшествие. Мы обнаружили, что спаниель одного из работников забрался в аэроплан, так что после некоторых манёвров пилоту пришлось снизиться, чтобы собака смогла прыгнуть обратно на землю с высоты нескольких футов».

Палам тогда был просто сельскохозяйственным угодьем к западу от столицы. Аэродромом Дели был Уиллингдон, названный в честь вице-короля, открывшего его в 1936 году недалеко от гробницы Сафдарджанга — мемориала с большим куполом, воздвигнутого в память о каком-то великом визире Моголов. После объявления независимости индийцы переименовали поле в аэропорт Сафдарджанг и несмотря на то,

что вскоре его полностью окружил разрастающийся город, продолжали выполнять оттуда полёты на самолётах вплоть до DC-3 и аналогичных. Там до сих пор базируется Делийский аэроклуб — и именно там в июне 1980 года утром понедельника разбился Санджай Ганди 140, крутивший пилотаж на крошечном красном биплане «Питтс Спешиа». Вместе с Санджаем Ганди погиб Субаш Саксена, главный инструктор аэроклуба и бывший капитан 737-го «Индийских авиалиний». Саксену уволили из авиакомпании в 1977 году по прямому указанию премьер-министра Морарджи Десаи за то, что он пустил Санджая за штурвал на регулярном рейсе с пассажирами. В Палам, открытый в качестве авиабазы во время войны, перевели международные рейсы, когда власти озаботились рисками, создаваемыми большими самолётами, летающими над плотной застройкой.

Тем вечером в ресторане я болтал с молодым французским антропологом. Он рассказал мне о большом, но закрытом сообществе трансвеститов, большинство из которых зарабатывают на жизнь танцами, эстрадными выступлениями и мелкой преступностью, а свою численность поддерживают, регулярно похищая и калеча маленьких мальчиков. В это время подошёл официант и сказал, что он поговорил со своим старшим другом. Хотя память его уже сдала, он ясно помнил, что как-то раз подавал напитки англичанину с рейса «Империа». Англичанин сказал: «Посмотрите сюда» и достал шарик для пинг-понга из одного уха и часы с перезвоном из другого. «А потом изо рта он вытащил флаги, цветы и игрушечную птичку».

— Фокусник! — сказал я.

— Нет. Мой друг думает, что это был доктор из Рангуна.

Над Паламом висела тяжёлая утренняя хмарь. Перрон был чист, но отдельные пятна тумана катались над полосами и проплывали мимо основания большого ангара посередине между терминалом и задворками, превращая его в гигантский ковчег, заштилевший в призрачном море. Я приехал в суетный терминал внутренних рейсов до рассвета, чтобы застолбить своё место на маленьком «Хокер Сиддли 748» до Канпура

и сейчас, в ожидании объявления рейса, сидел между двумя толстяками, одетыми во френчи в стиле Джавахарлала Неру. Один, с наклейкой «Славьте Господа!» на портфеле, старательно отворачивал взгляд от журнала, который читал второй; в журнале была выдержка из книги Жермен Грир [141](#) с цитатой на обложке: «Почему секс должен быть похож на впрыскивание джема в пончик?»).

На перроне в ряд стояли 20 «Дакот» вида такого же потрёпанного и рабочего, как старые ложки. После посещения заправщиками «Индиан Ойл» некоторые встали под погрузку и я наблюдал, как в них заносят коробки цветов и скоропортящихся продуктов, пару гробов, ящики с чем-то вроде компьютеров или полиграфического оборудования, двух поджарых борзых на поводке у женщины в белом сари, и сажают три группы чартерных пассажиров, — как мне показалось, свадьбу, гастролирующих музыкантов и любительскую крикетную команду, летящую куда-то далеко на матч с жёнами и группой поддержки.

Один из этих ветеранов двинулся к полосе, исторгая клубы голубого дыма из выхлопных труб двигателей, гавкающих, как старые трактора, и исчез за огромным грузовым Ил-76Т «Аэрофлота», севшим чуть раньше. Я видел, как потягиваются и болтают русские пилоты, пока много ниже, в остеклённом носу, их штурман собирал свои карты и причёсывался. Лётчики, чья кабина размером напоминала кухню на ферме, встали и ходили — наверное, закидывая берёзовые поленья, чтобы самовар кипел всё время разворота. За Ил-76Т, названным в НАТО «Искренним» и предназначенным для дальних военных операций в Сибири (с работающих на гражданских рейсах сняли пулемёты) числится 25 мировых рекордов, в основном скорости и высоты полёта с большой загрузкой, а самый известный — парашютный, когда команда тепло одетых советских парашютистов прыгала с его огромной хвостовой ramпы на высоте 50 479 футов [142](#).

Пока из Ил-76 выбирались пассажиры, проходя под свисающим крылом, объявили наш рейс и скоро мы карабкались по скрипучим ступенькам в маленький салон HS 748. Когда все

расселись, зажужжали два газотурбинных «Роллс-Ройс Дарта», стюардесса захлопнула дверь и мы покатились по перрону, как деревенский автобус. Стюардесса с внешностью кинозвезды раздала вату и семена фенхеля, а потом поспешила в нос, чтобы объявить по-английски и на хинди, что полёт продлится 75 минут. Когда она разъяснила работу вентиляции, к соплам вырос лес рук, чтобы их развернуть, и салон внезапно наполнился громким шипением, как от скороварки.

748-й четверть часа набирал высоту сквозь плотную дымку, а потом вырвался в огромное жаркое небо. Все трое моих ближайших соседей читали «Идолов» Сунила Гаваскара [143](#). Стюардесса разнесла кофе и пирожные, двигаясь грациозно даже в такой тесноте. В её волосах был цветок жасмина, а золотые нити сари совпадали с цветом её глаз.

— Что это за пирожное?

— Лежалое, — с улыбкой ответила она, вернувшись на кухню.

Я слегка надкусил пирожное и заметил, что мы снижаемся в тенистый каньон между отвесными утёсами грифельного цвета грозových туч, размером выше, чем видно глазу. Внизу в этой пропасти болтались облака почти архитектурных форм и расцветок: известняковые башни, мраморные купола, песчаниковые пирамиды и арки. Воздух сам по себе был спокойным, но иногда законцовка крыла задевала стену каньона и игриво поднималась на несколько градусов вверх.

Из сумки я достал «Вестник» и нашёл там перепечатку из «Мадрасской почты» под заголовком «Это лётное дело», призванную развеять самые распространённые сомнения и заблуждения, связанные с авиацией в 1934 году.

«а) “Меня будет тошнить”. Возможно, но вряд ли. Я видел пассажиров, которых тошнило в авиалайнере, но несравнимо меньше, чем в море. Этих людей тошнило бы везде, а на корабле в десять раз сильнее и в десять раз дольше.

б) “Я боюсь высоты, у меня будет кружиться голова”. У вас кружится голова, когда вы смотрите на луну? Тогда не будет

кружиться, если вы будете смотреть на землю из воздушного лайнера, и по той же причине: ни с тем, ни с другим вас ничто не соединяет. Обрыв или колокольня тянут взгляд вниз, а желудок вверх. Пустое пространство — нет.

в) “Я оглохну от рёва двигателей”. Шум немногим громче, чем в быстром поезде, но ровный и неизменный, то есть намного менее отвлекающий. В “Геракле” и “Ганнибале” я спокойно разговаривал с соседом через проход, повышая голос до громкости заседания совета директоров, даже не публичного выступления. Стюард слышал меня всегда.

г) “Там жарко и душно”. Полёт проходит в основном на высоте от 8 до 10 тысяч футов, высоко над Утакамандом [144](#). Одни из важнейших достоинств и прелестей — прохлада, никакой пыли, никакого пота.

д) “Определённо должны быть неудобства”. В любом воздушном лайнере есть как минимум одна полная уборная, доступная всегда.

е) “Нельзя нормально смотреть наружу”. Виды — потрясающие. Из огромных окон «Астреи» я видел Синдскую пустыню на 60 миль в каждую сторону.

ж) “Нельзя летать с багажом”. Вы можете взять сколько угодно багажа в разумных пределах, если вы его оплатите. Я путешествовал с человеком, доплатившим 13 фунтов стерлингов и слышал о даме (должно быть, даме), заплатившей 58 фунтов стерлингов. Человеку нормального веса и роста разрешено провозить бесплатно около 50 фунтов. Возьмите большой фибerglassовый чемодан, положите две смены одежды, туалетные и письменные принадлежности, одну-две тонких книги в мягком переплёте и сигареты (они понадобятся вам на остановках), и я очень удивлюсь, если всё это целиком будет весить заметно больше бесплатных 50 фунтов.

з) “Там не кормят”. Обед на перелёте через Ла-Манш (меню у меня перед глазами) состоял из супа из бычьего хвоста, мяса карри с рисом, картофелем и морковью, пареных слив, заварного пирожного, сыра и кофе. И я никогда не пил шерри

лучше. Позже подаются закуски только холодные, но в том же роскошном духе. И вам стоит увидеть, что могут предложить Афины, Каир, Джодхпур и даже Шарджа на ужин.

и) “Спать невозможно”. Каждую ночь вы проводите в постели на земле, не считая двух в спальнях вагонах первого класса. Да, ранние вылеты есть. Худший — в 3:15. Но это скорее исключение, хотя в пять утра — не редкость. Ну, *il faut souffrir pour être beau*, красота требует жертв. Помните, что по прибытии вы совсем не будете столь уставшими, как после поезда. На одном участке к востоку от Суэца моими попутчицами были пять дам, маленькая девочка шести лет и два младенца в корзинках. Все выжили».

Когда стюардесса прошла собрать подносы, я спросил, могу ли я пройти в кабину и пообщаться с пилотами. Она вернулась с сообщением, что они доедают завтрак и освободятся через десять минут. Когда я вошёл в крохотную кабину, они вытирали остатки крошек с губ. Капитан Дауар — сидящий благородный красавец с выпирающими зубами. Его коллега, молодой и слегка нервного вида, закурил и вдохнул дым с жадным звуком. Младший сидел в левом кресле, хотя у обоих было четыре командирских лычки, и когда я это отметил, капитан Дауар сказал:

— Я проверяющий на 748-х. Сегодня у него проверка.

— И как? — спросил я молодого человека.

— Окей, — буркнул он, так затянувшись сигаретой, что та заискрила.

Я почувствовал, что разрушаю домашнюю атмосферу и спросил, летят ли они на руках. Вопрос оказался глупым, потому что оба сидели с руками не на штурвалах, но моё профанство их, похоже, повеселило и сблизило. Капитан Дауар ответил:

— Мы на автопилоте. У него лучше получается.

Маленький 748-й всё ещё летел сквозь воздушный каньон,

отдельные облака на нашем пути гипнотически мчались в нашу сторону, как инопланетяне на гигантском экране видеоигры «Космические захватчики». Многорежимный автопилот «Сперри» будто играл с ними в салочки, по чуть-чуть подстраивая управляющие плоскости так, чтобы мы летели в чистом небе, едва их избегая.

Я вскользя сказал, что в королевском авиаотряде есть эксклюзивный деловой вариант 748-го, «Андовер», на который есть допуск и у принца Чарльза, и у его отца.

— Но конфигурация салона определённо другая. В королевских «Андоверах» должны быть диваны, книжные полки и ковры ручной работы, и наверняка подлинники Констебля и Гейнсборо на стенах.

— И за-атой трон, — неожиданно сказал молодой пилот.

Капитан Дауар попробовал испепелить его взглядом.

— Шоб на нём сидеть, — добавил игриво младший. — За-атой трон, или серебряный, там должен быть в штатной комплектации.

Резко поменяв тему, капитан Дауар сказал мне, что наш 748-й — местной сборки.

— Кстати, как раз в Канпуре есть завод «Хиндустан Аэронотикс», где их сделали почти сотню. На самом деле вы должны были лететь на 737-м. А Канпур по очереди летают 737-е и 748-е, и сегодня день «Боинга». Но ни один из них не лётный сегодня. На Дели — Канпур — Дели вторник, четверг, суббота — дни «Боинга», все остальные — «Хокер Сиддли».

Я читал, что Раджив Ганди, — видный пилот «Индийских авиалиний», пока его не захомутали в политику, — летал и на 748-х, и на 737-х. Молодой пилот это подтвердил.

— Ещё на «Эйрбасе». Он был очень хороший лётчик, аккуратный, спокойный, один из лучших. И очень скромный.

При объявлениях он никогда не говорил фамилию Ганди, просто «Это капитан Раджив».

Вумп! Мы прорвались сквозь большое треугольное скопление высококучевых облаков, напоминающее Эверест и увенчанное струящимся, как вьюга, штандартом. Потом внизу я увидел всполох реки, извивающейся между коричневых песчаных отмелей.

— Ганг! — воскликнул капитан Дауар.

Мы все посмотрели на самую священную реку Земли и мне вспомнились некоторые из сотен имён, которые верующие индуисты столетиями давали Гангу: Дочь владыки Гималаев; Трижды переплетённый побудитель; Рождённый из лотосоподобной ступни Вишну; Корова, дающая много молока; Мать мира. Когда её снова скрыло облачностью, я вернулся обратно в салон. Стюардесса сидела на откидном сиденье, нахмурившись над книжечкой размером не больше спичечного коробка. Она улыбнулась, когда я спросил её, что это за книга.

— Мысль дня. По одной мысли на каждый день года.

На странице, которую она показала, было написано:

Бог создал солнце

И дерево тоже,

И горы создал,

А ещё и меня.

Хвала тебе, Боже,

За солнце, деревья,

За то что ты горы создал

И меня.

Мы летели вдоль невероятно мощно сияющего Ганга. Любопытно, не заряжает ли реку всё это людское почитание такой энергией, что время от времени она переполняется и вскипает? В огромной пойме собирают богатые урожаи пшеницы, риса и ячменя. Тут и там встречаются рощицы манго и мадуки, а кое-где одинокие тенистые перелески бугаев. Потом 748-й накренился и начал снижение в Канпур, индийский Бирмингем — обширную ползучую агломерацию, усыпанную заводами и фабриками, дымящими так же яростно, как военные пароходы в морском сражении. Крупнейший город штата Уттар-Прадеш (его городская территория занимает 101 квадратную милю и тоже одна из крупнейших в Индии) сегодня такой же неприглядный, как и тогда, когда здесь приземлялись самолёты «Империял». Корреспондент «Обозрения ТИСКО» отметил, что «единственные приметные строения здесь — железнодорожный вокзал, депо и суконные фабрики», а анонимного пассажира, летевшего с дальних восточных окраин, куда больше интересовало ледяное самообладание пилота, чем что угодно в «Конпоре».

Он писал: «Здесь капитан вышел, обменялся бумагами с другим командиром, который повезёт нас дальше, дошёл до такого же самолёта и улетел в обратное двухсполовинодневное путешествие в Сингапур над выжженными равнинами, горами и малайскими джунглями раньше, чем мы успели заказать и выпить лимонные сквоши в комнате отдыха. Его не смущает ничто — даже богатый районный уполномоченный, ругавшийся вчера с индийским служащим за несколько рупий доплаты за излишек багажа. Теперь мы гудим в сторону Дели — в воздухе чудесная прохлада и комфорт, хотя внизу, в Конпоре, можно под солнцем пожарить яйцо. Поверить, что британские войска, одетые в форму и кепи для английского климата, маршировали и сражались в такую же беспощадную жару — так же сложно, как было бы им поверить, что когда-нибудь путешественники, в прохладе и откинувшись в удобных мягких креслах, пересекут всю Индию за один день».

Канпур, когда британцы дошли сюда в 1801 году и устроили передовой гарнизон, был маленьким крестьянским селением. Они быстро заметили возможности роста города и спустя

56 лет, когда индийские бунтовщики вырезали британский гарнизон (убиты были даже безоружные) уже работали первые фабрики. Теперь же фабрик сотни, обслуживают их целых три железнодорожных узла, и сверху город выглядит рассечённым и пронизанным путями. Вокзал, — огромное, похожее на мечеть сооружение, — самое роскошное здание в городе, с элегантными кремовыми куполами. А когда вышли шасси, я увидел танк-паровоз, тянущий к вокзалу грузовой поезд по изгибающейся серебристой линии.

748-й приземлился в лесу — полосу и перрон окружают ряды деревьев. Когда самолёт встал на стоянку, наземный работник подкатил к носу лязгающую жёлтую стремянку, поднялся по ней с ведром и принялся медленно мыть лобовое стекло, болтая с пилотами. Пассажиры прошли к маленькому терминалу мимо деревьев. Ходили слухи о том, что есть автобус в город, но их развеял сотрудник со слезящимися глазами и дребезжащим кашлем. В саду на табличке «Пожалуйста, не рвите цветы!» сидел огромный зимородок с великолепным хохолком. Пухлый молодой таксист сказал, что он отвезёт меня на вокзал, посадил в свой побитый «Премьер Падмини» 145 и рванул по дороге, забитой велосипедистами, грузовиками и странными маленькими носами, формой и размером напоминающими поплавки летающей лодки.

— Медленнее! — крикнул я, но в своём воображении этот парень мчался, как пожарная машина. Ветхие деревни мелькали, как кадры ускоренного фильма, а какофония злобных гудков доносилась со всех сторон полным квадрофоническим звуком. На станции он взял плату, зевнул, сложил руки на груди и уснул.

Здание вокзала, ещё более внушительное с земли, гигантский храм из свежеекрашенного охрой кирпича, украшенного узорчатыми решётками и окнами в мавританском стиле. В кассе я спросил у сотрудника билеты на «Раджхани Экспресс» до Калькутты.

— КВ двухъярусный 146 или КВ кресельный?

— Я бы хотел спальный. Что такое КВ?

— Кондиционер. Двухъярусные спальные на «Раджхани» закончились, но есть КВ-кресельные на «Втором-исходящем» и двухъярусные спальные без КВ на «Почтовом». Ещё КВ-кресельный на «Экспрессе». Он поднял бровь и ждал, постукивая пальцем.

Я сказал ему, что подумаю и вернусь потом. До любого поезда на Калькутту было ещё несколько часов, так что я прогулялся по платформе в поисках расписания. Заметив комнату с табличкой «Комендант станции», я зашёл внутрь и спросил строгого тяжеловесного мужчину в ярко-синей форме, сможет ли мне он что-нибудь рассказать о поездах до Калькутты. Он встал из-за своего солидного стола и указал мне сесть на стул для посетителей. Сложив пальцы домиком, он внимательно слушал мои объяснения, что мне нужно туда попасть через Аллахабад и я не отказался бы немного поспать по пути. Когда я закончил, он наклонился над столом:

— Желаете ли чая или кофе?

Я не без удивления ответил, что не отказался бы от кофе, за которым отправили пожилого служащего. Потом вошёл другой человек, подкатил кресло, скинул сандалии и принялся массировать свои ноги. Он жевал пан 147 и его губы были ярко-красными от бетеля, но, даже когда он сплюнул струю сока на пол, меня поразило его сходство с Кларком Гейблом — такая же наглая улыбка и экстравагантная внешность. Пока они с начальником обсуждали сегодняшние поезда до Калькутты, я изучал доску на стене с надписью «Начальник станции, Северная железная дорога, Канпур» и списком имён, — Б. В. Борванкер, Дж. С. Гаятри, С. Г. Шеперд (на больничном), — тускло-золотыми буквами. Пожилой служащий вернулся с чашкой превосходного кофе и, пока я его пил, Кларк Гейбл внезапно вскочил:

— Я буду достать вам билет.

— Очень любезно с вашей стороны. Но на какой поезд?

— «Раджхани Экспресс».

— «Второй» лучше, — сказал комендант.

— А «Второй» идёт через Аллахабад? — спросил я.

— Да, — ответил комендант, кивнув головой.

Кларк Гейбл парировал:

— «Раджхани» лучше. Он остановиться тоже в Аллахабад.

— Но «Второй» остановка дольше.

Я им сказал, что, по словам кассира, на «Раджхани» не осталось спальных мест, но мои друзья с улыбкой ответили, что спальные места с кондиционером найти можно всегда, если знать, где искать. Кларк выскочил и вернулся с кассиром, несущим билеты и деревянную карандашницу. После продолжительной беседы с коллегами кассир выбрал карандаш, лизнул грифель и тонким викторианским почерком выписал билет в двухъярусный спальный вагон с кондиционером до вокзала Ховра в Калькутте. Поезд, объявил он, считая мои деньги, прибудет в Канпур в 2 часа 30 минут. Да, но какой именно?

— «Второй-исходящий».

Кларк пожал плечами, а комендант, слегка улыбнувшись, пригласил меня в зал ожидания первого класса этажом выше. Я начал было рассыпаться в благодарностях этим добрым людям, но они только иронично отмахнулись и покачали головами. В самом деле, это же ничего не стоило.

В безупречно чистом зале ожидания были деревянные спальные лавки без матрасов и несколько деревянных стульев. Пожилой дежурный в очках и с шерстяным чехлом для чайника на голове прошаркал ко мне с потёртым грессбухом в руках:

— Заполнить книгу.

В колонках я вписал имя, пункт назначения и время

отправления. Последняя колонка была озаглавлена «Номер». Её я оставил пустой.

— Номер! Номер! —сказал старик, стуча по странице роговистым ногтем.

Я сказал, что номера у меня нет. Он булькнул, выхватил гроссбух и в возбуждении удалился. Балкон зала ожидания выходил во внутренний дворик станции с несколькими сотнями припаркованных мотороллеров и 20 или 30 велорикшами, водители которых спали на пассажирских сиденьях, накрыв лица отрезками хлопковой ткани. Рядом с ними белый бык крыл тощую белую корову, кряхтя, пуская слюни на её шею, а потом, в самый ответственный момент, толкнул, едва не перевернув, моторикшу. Водитель проснулся, прикрикнул на быка и немедленно заснул снова. На щитах в дальней стороне двора нарисованные от руки плакаты рекламировали костюмы с начёсом от Динеша, костюмы с фактурой от С. Кумара, отель «Большой сундук» («Теперь Канпур встречает вас радушно!») и отель «Блаженство» («Дом комфорта с современными удобствами»). В небе вдруг что-то сверкнуло и появился планёр, резко накренившийся над деревьями недалеко от вокзала. Он поймал небольшой восходящий поток, поднялся на несколько сотен футов, а потом, снизившись тугой спиралью, исчез за линией деревьев. В зал ожидания вошли две женщины, записались в гроссбух, улеглись на лавки и, подложив под головы руки, в считанные секунды заснули мертвецким сном.

VII

«Второй-исходящий» (если это, конечно, был он) прибыл на несколько минут раньше под рычащим дизельным локомотивом с гирляндой из бархатцев, подвешенной на крюке у кабины. Люди высыпали на платформу, будто кто-то распустил слух, что тут деньги раздают, и мне понадобилось порядочно потолкаться, чтобы найти свою нижнюю полку в вагоне с кондиционером. Я показал свой билет четырём крупным мужикам, сидящим на моём месте, намекая, что мне тут тоже можно сесть, но они лишь сочувственно покачали

головами, как если бы я просил милостыню; я сел на свободное место через проход, пока не пришла старуха с жёлтым морщинистым лицом и золотыми серёжками-гвоздиками в ноздрях, и не вышвырнула меня вон. Немного позже, стоя в позе гербового орла, пока через вагон шла хоккейная команда на выезде, я услышал глубокий мелодичный голос:

— Дорогой друг, не хотите ли подойти и не присоединиться к нам?

Высокий седовласый красавец смотрел на меня из соседнего отсека. Он посоветовал:

— Вам нужен поездной кондуктор, а он сюда не придёт ещё долго. У нас тут есть место и мы как раз собираемся выпить чаю.

Рядом с ним полная улыбающаяся женщина в зелёном сари держала между коленей термос, разворачивая салфетку с маленькими розовыми пирожными. Она похлопала по полке:

— Смотрите, вот тут есть место.

Мужчина представился Х. К. Раджарамом. Они с женой ехали из Дели в Калькутту на свадьбу её младшей сестры.

— Она выходит замуж за парня, сдающего в аренду технику для земляных работ. Ему всего 29, а уже есть своя фирма и он деньги гребёт экскаватором.

— Бульдозерный барон, — сказала миссис Раджарам.

— В отличие от нас, бедных учителей, — вздохнул её супруг, раздавая пирожные. — Он скоро станет рупиевым мультимиллионером. Всем в Калькутте нужны земляные работы. Его машины переустраивают весь город. К тому времени, как мы туда доедем, он, наверное заставит Хугли [148](#) течь вспять.

Миссис Раджарам хихикнула и сказала мужу перестать дурачиться, а потом повернулась ко мне:

— У него чересчур богатое воображение. Слишком много читает и слишком мало занимается спортом.

Дизель проревел гудком и поезд медленно выехал со станции, катясь по краю поля, откуда лебёдкой запускали тот же самый планёр. После отцепки он выполнил несколько медленных неуверенных разворотов, а потом, возможно, надеясь подняться на волнах горячего воздуха от поезда и его раскалённых вагонов, дал резкий крен и махом подлетел в нашу сторону. Я заметил пилота — длинноволосую брюнетку с дивной красоты профилем, но потом мы скользнули за деревья, а миссис Раджарам впихнула в меня ещё одно пирожное. Она сказала, что была в Англии летом 1977 года и видела королеву в пробке у Бродкастинг-Хауса 149 — сиятельная пассажирка большого чёрного «Роллс-Ройса», видимо, ехала не замеченной другими водителями, но ответила на лихорадочное махание миссис Раджарам лёгкой улыбкой. Не считая обмена взглядами с Её Величеством, больше всего миссис Раджарам впечатлило в Лондоне то, что билетные контролёры на станциях метро всегда говорили «спасибо» даже в самый час пик.

Наш поездной кондуктор появился, когда миссис Раджарам упаковывала термос — кривоногий мужчина с длинными подвижными руками, торчащими ушами и в запятанном голубом берете, надвинутом на самые брови. Сломанные «бабушкины» очки держались на его голове резинкой, как плавательные, и он пробирался к нам в компании канцелярского вида молодых людей, выкрикивающих «Билет готовить! Билет готовить!».

Поездной кондуктор изучил мой билет крутящимся глазом и потребовал 26 рупий доплаты за кондиционер. Молодые люди строго меня разглядывали. Интересно, это будущие кондукторы или просто железнодорожники? Прежде, чем дать ему деньги, я сказал, что не могу сесть на своё место, потому что там сидят четверо крупных мужчин. Он сказал мне, что они выходят в Аллахабаде, на следующей остановке, а Раджарамы пригласили меня посидеть с ними до того, как я смогу занять свою полку. Пока мистер Раджарам читал сборник коротких рассказов Лена Дейтона 150 в мягкой обложке, а его жена

дремала, я смотрел в окно на зелёный пейзаж. Иногда линия проходила через маленькие тенистые рощи и перелески. В одном мужчина сидел с удочкой у пруда, в котором плавали красные птицы. Рядом с ним отвесно поднимался в воздух дым маленького костра, а вокруг росли похожие на лилии цветы такого насыщенного цвета, как будто в каждом соцветии горела свеча. В интимности и упорядоченности этой сцены было что-то от могольской живописи [151](#), она была так прекрасна, что я позавидовал рыбаку и почти учуял аромат цветов и запах дыма от костра. Мы проехали мимо нескольких таких мест.

Подходил вечер. Я посмотрел в «Вестник» и нашёл такое: «В 10 часов мы приземлились в Аллахабаде, где встретились с воздушным лайнером “Эр Франс”, вылетевшим из Калькутты получасом ранее. Суматошного вида французские пилоты и двое их пассажиров завтракали за соседним столом. Весьма впечатлили люди, пьющие пинтами пиво при температуре в тени в 110 градусов [43 по Цельсию]».

Спустя четверть часа мы проехали аэродром. Мистер Раджарам указал на терминал — маленькое бетонное здание, частично закрытое деревьями, стоявшее силуэтом на фоне злобно--оранжевого неба, неосвещённое и без всякого следа человека. Аллахабад явно закрыт и, пытаясь понять, почему земля между путями и аэродромом побелела, я вдруг заметил мягкие белые хлопья, летящие к окну, и воскликнул:

— Это же снег!

Мистер Раджарам поднял глаза от своей книги с доброй усмешкой:

— Чепуха.

Но миссис Раджарам подтвердила моё наблюдение, вскрикнув:

— Смотри, Хари, правда, снег!

Он поспешил к окну, чтобы посмотреть лично. Потом рассмеялся, и, когда мы въезжали в Аллахабад, я достал из сумки бутылку виски, чтобы мы все подняли тост за снег

и за здоровье. Когда поезд остановился, четыре человека встали с моей полки и вышли. Я быстро её занял, а на ту, что напротив, сел мужчина в мокром дождевике и без всякого вступления сообщил:

— Инспектирую я новые трубчатые фермы на заводе, а тут как началось! Ну и взгляните на меня, я совершенно мокрый, совсем насквозь.

Он вытерся носовым платком, а потом без промедления стянул с себя всю мокрую одежду, переоделся в вышитую белую рубаху и дхоти [152](#) и со вздохом улёгся на полку. Вошли ещё двое мокрых мужчин и тоже стали переодеваться, так что я пошёл в соседний отсек поболтать с Раджарамами. Мистер Раджарам сказал:

— Аллахабад для нас — священнейшее место. Здесь Джумна впадает в Ганг, и на мела, религиозный праздник, сюда приезжают миллионы людей со всей Индии. Толпы почти никто не сдерживает и часто случаются неприятности. Несколько лет назад садху [153](#) пытались сдержать шествие, но напор толпы паломников был так велик, что им пришлось пустить в ход палки и случилась всеобщая паника. В давке погибло две тысячи человек и ещё несколько тысяч были ранены.

Я вернулся в свой отсек. Трое моих попутчиков лежали на своих полках, курили и пилились в пространство. Вошёл кухонный мальчик, оборвыш в заляпанной футболке Fruit of the Loom и принял у нас заказы на ужин — баранина или курица. Я попросил курицу и достал из сумки книгу «До Австралии и обратно» сэра Алана Кобхэма, где он описал свой исторический перелёт 1926 года на однодвигательном гидроплане «Де Хэвилленд». Это предприятие, несмотря на гибель механика А. Б. Эллиотта, застреленного болотным арабом возле Басры, убедило Уайтхолл, что предложение о регулярном маршруте из Лондона к антиподам вполне реалистично. Прибытие сэра Алана в Аллахабад вызвало у местных жителей большое возбуждение. После приводнения на Джумне самолёт окружили прогулочные лодки, гарцующие в быстром течении, чтобы подобраться как можно ближе. «Я изо всех сил кричал, чтобы они держали дистанцию, но тщетно;

они лишь улыбались и смеялись. В конце концов я взял шприц--насос для проверки поплавков на протечки и мы обливали каждую лодку, до которой он добивал. Это действовало отлично».

Он заправил самолёт с баржи «Бирма Ойл Компани» крыльчатыми насосами, пришвартовал его и пошёл ночевать в древнюю крепость у слияния двух рек. «Удостоверившись, что машина в безопасности, я в последний раз взглянул на неё с балкона и улёгся спать. На следующее утро я проснулся свежим и готовым продолжать работу по заданию, но к своему огорчению увидел проливной дождь».

Небеса разверзлись на Аллахабадом и в этот раз. Когда поезд, наконец, отъехал от вокзала, по окнам текли потоки воды, а я лежал и читал об отбытии сэра Алана. Ему удалось вылететь в погодное окно, но он неправильно понял знаки, разогнал свой крошечный ноющий двигатель «Сиддли-Ягуар» и помчался по ветру. Самолёт отказывался отлипнуть от воды, — «Мы гнали и гнали», — едва не врезался в мост, насилу оторвался и направился в Калькутту, по пути уворачиваясь от гроз.

Почти стемнело. Оборвыш принёс еду на эмалированных тарелках со сколами. Куриная ножка жалила, как плётка, рис был в комках, а чечевичные лепёшки-пападамы блестели застывшим жиром, но я не ел 14 часов и сожрал всё, приглушив странное неприятное послевкусие чашкой чая с молоком. У попутчиков аппетит оказался поскромнее и они ворчали, предъявляя друг другу кусочки костей и сухожилий и каждый мрачно говорил, что это не еда, а помой. Когда мальчишка вернулся за оплатой, ему как следует поехали по ушам, но, привычный к жалобам и оскорблениям, он просто пересчитал деньги, не обращая внимания на ругань.

Инспектор трубчатых ферм сказал:

— Восемь рупий за еду, которая стоит четыре от силы. Разница идёт прямо им в карманы. Индийские железные дороги! Поездные кондукторы тоже берут лишнего. Всё коррупция, сплошь коррупция. Некоторые ПК очень богатые — две

машины, заграничный отпуск в Таиланде и так далее. Я знаю ПК в Ховре в золотых «ролексах» и с большим рубиновым перстнем. Как он может себе такое позволить с зарплаты? Наверное, дальше он отправит своего пацана в Итон.

Остальные вздохнули. Пассажир с медными браслетами на обоих запястьях продолжил:

— Перстень и «ролекс» наверняка краденые. Воровство — важный источник дохода ПК. Они используют маленьких мальчиков. Когда ночью поезд останавливается, мальчики ждут. ПК говорит им, где богатые пассажиры и они пробегают по поезду, дёргают часы, цепочку, кольцо и прочее со спящих людей. Это ещё и убийство. Если пассажир просыпается, ему иногда могут порезать горло. Так было.

— Вы должны спать, обхватив сумку на полке, — посоветовал инспектор трубчатых ферм. — Западник едет один с деньги и ценность! Это мечта ПК.

Беседа, к счастью, перетекла на более общие темы и я вернулся к своим блокнотам, напомнив себе, что первый в мире почтовый авиарейс был выполнен в феврале 1911 года между Аллахабадом и Найни. Шестимильный полёт занял у Анри Пике на биплане «Хамбер» [154](#) 13 минут и преисполнил индийское правительство (тогда управляемое британскими экспатами) таким ощущением собственной важности для авиации, что когда в Карачи в 1929 году прибыл первый регулярный рейс «Империял», компании сообщили, что важнейшие внутрииндийские сегменты должны обслуживаться организацией под названием «Государственная авиационная служба Индии». Но у ГАСИ не было ни самолётов, ни пилотов, ни инженеров, ни управленцев, так что ошарашенный совет директоров «Имперских авиалиний», получив отказ в маршруте, который индийцы обслуживать сами не могли, был вынужден согласиться на субподряд. Этот странный порядок в итоге привёл к тому, что сотрудники «Империял» работали на самолётах «Индийских трансконтинентальных авиалиний» до Сингапура в рамках их австралийского маршрута — и делились прибылью с Дели. В Лондоне резко разозлились, когда главные конкуренты «Империял», — KLM и «Эр Франс

Ориент», — получили право свободного пролёта через Индию до их собственных конечных пунктов на Дальнем Востоке. Циники однако считали, что делийские власти были движимы скорее реализмом, чем злонамеренностью. Когда лорд Четвинд, один из старших чиновников министерства авиации, задал риторический вопрос «Кто когда полетит с индийцем?» (что немедленно стоило ему работы), он выразил широко распространённое популистское мнение. Пассажирам же было в целом всё равно. Хотя им приходилось менять самолёты, — и авиакомпании, — в Карачи и Сингапуре, все сегменты между этими городами выполнялись британскими экипажами и считались частью стандартного восточного маршрута «Империял».

Великая Депрессия заставила Дели отменить все заказы самолётов, кроме одного, из четырёх «Авро 10», окрашенных в индийскую ливрею. Единственный оставшийся был закреплён за вице-королём Индии лордом Уиллингдоном для личного использования. В необходимости официального личного самолёта вице-короля убедил Невилл Винтсент, тот самый молодой англичанин, скооперировавшийся с Дж. Р. Д. Татой. Вдова Винтсента, Памела Деннис, позже повторно вышедшая замуж и живущая в Оксфордшире, рассказала мне об этом случае:

— Невилл просто указал на все преимущества: скорость, удобство и то, что не нужно выставлять по всему маршруту вооружённых солдат через каждые несколько ярдов, что происходило, когда вице-король ехал поездом. Невилл перегнал «Авро» с завода в Манчестере в Дели и взял меня с собой. Мы знали, что нас будет встречать толпа, так что перед посадкой он попросил меня переодеться в самое красивое платье и пройти по перрону, как если бы я прогуливалась по Бонд-стрит. Он хотел показать всем, что путешествие по воздуху — это просто и спокойно. Но как минимум одного человека убеждать было не надо — леди Уиллингдон. Самолёт привёл её в такой восторг, что она обзавелась собственным и заказала отделку интерьера в малиновых тонах.

Винтсент был одновременно и мечтателем, и человеком

действия. Молодым офицером Королевских ВВС он получил крест «За лётные боевые заслуги» в ситуации, которую «Таймс» в некрологе назвала «необычными обстоятельствами». После аварийной посадки в иракской пустыне на него напали арабские всадники. Пулемётчик не мог отстреливаться из бортового пулемёта Браунинга: самолёт опирался на хвостовую стойку-колышек, так что из-за очень маленького угла поворота турели ствол бессмысленно смотрел в небо. Винтсент поднял хвост, положил на плечо и «в ходе продолжительного столкновения» поворачивал самолёт туда-сюда, целясь в ряды наступающих арабов, так что стрелок смог поработать до прибытия подмоги.

Он решил устроиться на свою первую гражданскую работу, когда как-то ехал в лондонском метро по линии Дистрикт: собравшись с мыслями, он вышел на станции Тёрнем-Грин и отправился на Северный Борнео, где предлагали интересную вакансию. Миссис Деннис вспоминала:

— Им нужен был пилот гидросамолёта. Невилл никогда раньше не пилотировал гидросамолёт, но кое-что подсмотрел, когда сидел в таком на корточках за спинкой сиденья и наблюдал за работой пилота. Видимо, он быстро всё схватил, потому что вскоре после этого он повёз первую авиапочту с Борнео в Стрейтс-Сеттлментс [155](#). Потом он два года мотался по Индии, и именно тогда встретил Джеха Тату, которому рассказал о своей мечте создать почтовый авиамаршрут из Карачи до Коломбо. Когда трасса дотянулась до Коломбо, то встретила резкое сопротивление, потому что «Рапиды» садились у первой лунки поля гольф-клуба. Невилл и Джех обожали сидеть и планировать. Я даже помню, как они до войны думали, нанять им бортпроводниц или нет. Невилл был целиком за. Он считал это ужасно хорошей идеей. И, конечно, когда «Тата» превратилась в «Эйр Индия» в 1946 году, спустя четыре года после гибели Невилла, бортпроводницы там появились.

Первых стюардесс «Эйр Индия» нанимали в Калькутте и беседовали в отеле «Грейт Истерн», где останавливались пассажиры «Империял» и где сегодня останавлиюсь я. Их

обучала Дженелль Мутс из TWA, а одеты они были в парашютные блузы и маленькие шляпки вроде тех, что носили на садовых приёмах у вице-короля. Их звали Пегги Хендерсон, Доротеа Уилкинс, Рэй Сэлуэй (позже её повысили до старшей бортпроводницы), Дороти Уитакер, Лорна Бэйнбридж, Джун Арджент, Бетти Уолш, Моника Джилберт, Колин Робертсон и Лорна Хэллибёрн, — и эти имена наглядно показывали, что мёртвые руки спрашивавших «Кто когда полетит с индийцем?» держат цепко и сразу их стряхнуть не выйдет.

Я поднял глаза и увидел, что одного из моих попутчиков, признавшегося в интересе к любительскому театру теней, уговаривают показать, что он умеет. Он отказывался со словами, что для представления нужно правильное оборудование, но инспектор трубчатых ферм, отметя его возражения, достал фонарь и приглушил освещение в отсеке. Артист присел за шторкой, положил фонарь за спиной и взъерошил свои волосы.

— Это болото, — указал он этими словами на то, что его волосы стали тростником.

Затем он разыграл достаточно сложную сцену охоты на уток, где подстреленных охотником в лодке птиц ела огромная рыба. Когда охотник попытался подстрелить рыбу, та перевернула лодку и съела и его. Ободрённый нашими аплодисментами он показал, как распускается роза, а в завершение представления — спаривающихся слонов, которые неуклюже падали и насаживались на бивни друг друга. С улыбками мы пожелали друг другу спокойной ночи и забрались на свои полки.

Мои попутчики спали шумно, особенно артист театра теней, стонавший и скрипевший зубами так, будто его сон состоял из боли и унижений. А около двух часов ночи без всякого предупреждения цыплёнок карри вдруг взорвался внутри меня китайским фейерверком. Сложившись пополам в спазме, я доковылял по вагону до холодного вонючего туалета в виде дырки в полу. Там спал человек, который громко жаловался, когда я его выкинул наружу. В следующие несколько часов я выгонял его так часто, — дверь не запиралась, — что

на рассвете, когда худшее было позади, он исходил возмущённым и усталым бормотанием.

Я трупом лежал на своей полке и смотрел, как огромное красное солнце стремительно поднимается сквозь утренние туманы Бенгалии. Пейзаж проступил волшебный: милейшие виды прудов, рисовых плантаций и заливных лугов, а фигуры людей, идущих по затопленным полям, моему расстроенному сознанию казались бесплотными, как ангелы. Внезапно мимо окна пронеслась стая зелёных попугайчиков, болтаясь в спутном следе поезда как листья, а потом резко разлетелась, будто от ружейного выстрела. Другие пассажиры постепенно просыпались, кашляя, пердя и почёсываясь. Инспектор трубчатых ферм посочувствовал:

— Пищевое отравление на индийских железных дорогах — обычное дело, то самое калькуттское расстройство желудка.

Он протянул мне немного пана.

— В нём опиум, вам поможет.

Пан, — смесь бетельного ореха, известковой пасты, порошка катеху и специй, завернутая в съедобный зелёный лист, — оказался горьким и вяжущим. Мы расслабленно лежали на полках, жуя, дружески болтая и, наверное, слегка надуриваясь.

Потом я заглянул за стенку к Раджарамам. Они выглядели бодрыми и отдохнувшими, и сказали, что спали хорошо.

— Мы прибываем в Калькутту меньше, чем через час, — сказал мистер Раджарам. — Куда вы поедете с вокзала?

— В «Грейт Истерн», позавтракать и принять ванну.

— Это нам по пути. Можем вместе взять такси.

Вокзал Ховра (откуда больше столетия назад отправился первый индийский поезд под локомотивом «Королева фей») выглядел как центр по приёму беженцев. Тысяча людей спали или сидели на платформах в окружении побитых кастрюль

и невеликих пожитков, найденных на свалках, и явно никуда не собирались ехать. Поезд исторг ещё тысячу.

— Держитесь нас! — крикнул мистер Раджарам, когда мы проталкивались к входу в вокзал. Пятсот человек выстроились в очереди на такси в тени огромного моста Ховра — машины весом 27 000 тонн, построенной фирмой Таты в 1930-е годы. Глядя на полицейских, патрулирующих очереди с резкими взмахами дубинок-латхи, я подумал, что мы совсем рядом с тем местом, где сел Кобхэм. Его друг капитан Скотт, ждавший на реке в баркасе «Бирма Ойл Компани», прокричал: «Что бы ты ни делал, ни в коем случае не падай — не выплывешь!». По воспоминаниям Кобхэма река изобиловала водоворотами, коварными потоками и подводными течениями, могущими протащить человека под водой многие мили. «Мы с нервической осторожностью пробирались по полавкам — ведь скакать через растяжки и карабкаться по качающейся машине очень непросто, особенно если ботинки скользкие от масла. Пришвартовав самолёт, мы перешли на борт баркаса БОК, где под большим навесом нас ждал обед».

Мы проползли по мосту Ховра, став одними из двух миллионов человек, пересекающих его каждый день, потом проехали на запад по Стрэнд-роуд Норт, потом повернули на Олд Корт Хауз-стрит и остановились у «Грейт Истерн». Мне пришлось поспорить с Раджарамами, чтобы уговорить их взять мою долю платы за такси, и я с сожалением с ними попрощался. ОТЕЛЬ, подобающе злчного вида, с давних пор был местом журналистских пьянок. Здесь с компенсацией расходов жил Киплинг, когда собирал материал по лоцманам реки Хугли и калькуттской полиции нравов для «Гражданской и военной газеты». Когда такси отъехало, я взял сумку и вошёл внутрь.

VIII

Я заселился в забронированную заранее комнату, всю ночь стоявшую пустой — заброшенный маленький закуток на крыше с грязными простынями, рваным ковром и косым шкафом с незакрывающимися дверцами. Я пообещал себе час отдыха, но матрас оказался негостеприимным, с глубокими провалами.

Ещё услышал вдруг лёгкое позвякивание проволочных вешалок-плечиков, когда шкаф отклонился от перпендикуляра ещё на градус. Убеждённый, что он вот-вот рухнет на кровать, я встал и пошёл в душ. Когда я попытался намылиться бруском сероватого мыла, дверь открылась, вошёл маленький худой человек и, резко цокая языком, оглядел раскиданную по кровати одежду. Потом он заметил меня, выглядывающего из-за шторы, покачал головой и принялся её складывать.

— Я горничный. Хотите я отнесу это в стирку?

— Нет, спасибо. Я скоро выезжаю.

— Но вы только что заехали.

— Я задержался.

— Почему

— Самолёт отменили.

— А куда вы?

— В Дакку.

— Окей, — ответил он, и, выходя, заметил, — у вас мыло в ухе.

Филип С. Раддер, летевший из Сингапура, «остановился в отеле “Трейт Истерн”, расположенном в самом сердце города, и это великолепное место — наверное, лучший отель на маршруте. Проснулся в 3 ч. утра от того, что вошёл целый отряд слуг. Один нёс поднос, уставленный завтраком — овсянка, яичница--глазунья, кофе, тост. Другой готовил мне ванну, третий собирал мою сумку, а ещё один чистил ботинки. Я принял ванну и меня одел индийский носильщик, не позволивший мне ничего сделать самому. Забавно было, позавтракав, спуститься к выходу, где портье встретил меня бодрым “Доброй ночи, сэр”».

Мой сегодняшний завтрак подавали в зале «Максим», огромном полутёмном помещении, смердящем прокисшим пивом и сигаретным дымом. В одном конце была сцена с барабанной

установкой и накрытым гофрированной бумагой белым роялем. У рояльного табурета была сломана одна ножка. Одну из стен занимало огромное изогнутое зеркало в стиле ар-деко, украшенное золотистым растительным орнаментом и золотистыми лампами в форме папайи. Два пожилых официанта вышли из полумрака, чтобы принять мой заказ. Я не был голоден, но прикинул, что немного еды настроит меня на день и попросил яичницу. Потом, когда я пытался определить, говорят ли единственные другие посетители на хохдойче или швейцарском немецком, я потерял сознание. Когда я очнулся, официанты встревоженно придерживали в кресле и обмахивали лицо салфеткой. Немецкоговорящие посмотрели на меня с понимающими улыбками, думая, что я пьян.

Я вернулся на свою ребристую кровать и, почти заснув, вспомнил, что не переподтвердил бронь. Чёрт подери! Через несколько минут я был у стойки регистрации, лихорадочно выкапывая дорожные чеки, и обнаружил там скандалящего постояльца, которому телефонист прервал важный разговор с юристом из Бомбея. Он был в центре всеобщего внимания, а лица присутствующих сосредоточенно сморщены, словно они слушали проповедника-возрожденца. Их внимание распяло жалобщика ещё больше и его недовольный голос взял новую высоту. «Грейт Истерн» видел ссоры и злость и раньше, и не только из-за нередких опозданий самолётов «Империял». Именно здесь во время Индийского мятежа [156](#) собрались вооружённые защитники-добровольцы, когда Калькутту заполонили слухи о кровожадных сипаях, идущих на город, чтобы вырезать тут всех европейцев до последнего. Но слухи оказались ложными (сипаев остановило подразделение «горцев») и люди потихоньку разошлись. Сейчас мы в фойе наблюдали похожую разрядку, потому что кричащий мужчина терял запал. Его голос зазвучал уже не так уверенно и молодой служащий игриво попросил его следить за языком:

— Сэр, здесь дамы. Использовать слова вроде «весь долбаный день» и «сранный бардак» очень плохо, сэр. Прекратите сейчас же.

Я расплатился и попросил швейцара вызвать мне такси, и когда он поднял руку, к нам по Олд Корт Хауз-стрит рванули с рыком сразу четыре машины, резко затормозив у входа с трубными сигналами гудков. Водитель той, что я выбрал, был явно сильно горевал. Проехав несколько ярдов, я понял, почему: двигатель грозил вывалиться. Он попытался меня переубедить, напевая «Не проблема, не проблема», но из-под капота вырывались маслянистый дым и шум сушильной машины, полной столовых приборов, так что у нас на самом деле были проблемы, и серьёзные. «Имperiал» всегда подавала пассажирам большие и хорошо обслуженные лимузины, так что поездка Филипа С. Раддера из «Грейт Истерн» в Дум-Дум была «непримечательной, но небезынтересной». Интересного в ней было то, что «многие местные спят на улицах, просто улегшись на тротуар и положив головы на бордюр. По улицам ходят козы и буйволы, весьма затрудняя езду. Занятым было наблюдать старуху со швейной машиной, сидящую на улице и что-то шьющую под светом уличного фонаря в четыре часа утра».

Интересно, заметила ли старуха сахибов, улыбающихся из машины. Да и сейчас я сам видел семью из семи человек, неподвижно лежащих на тротуаре с лицами, прикрытыми тряпьем, напомнившую мне о пугающих выводах Джеффри Мурхауза [157](#) в его мастерски написанной книге «Калькутта»: настанет тот день, когда орды обездоленных, что живут и умирают на улицах воплощением оскорблённого человеческого достоинства, поднимутся и устроят такую ужасную резню, какой не видел ещё мир. Дома, конторы, банки, заводы и склады второго города Империи, а заодно и великие памятники, воздвигнутые в самовосхваление британцами, — Собор Святого Павла, мемориал Виктории, Дом правительства, Высокий суд (выполненный по образу ипрской ратуши) и огромный Писцовый Дом, сооружённый для армии канцеляристов Британской Ост-Индской компании, — будут низведены в пустошь «дымящихся руин, где горстка дикарей грызёт друг другу глотки».

Узкие грязные улочки расширились в бульвар, по которому мы катились рывками, издавая звуки спорадической стрельбы. Мне казалось, что мы не доедем. Водителю, похоже, тоже — он

растерял свой былой запал, сидя за баранкой с фатализмом пилота обречённого самолёта с отказавшим управлением. На скорости 25 миль в час мы грохотали сквозь деревни и поля мимо удушаемых водорослями прудов, где люди мылись и стирали одежду, их сари сохли растянутыми на кустах как яркие посадочные знаки для парашютистов. Замечательное воскресное утро звенело солнцем и, когда далёкие ангары Дум-Дума соблазнительно приблизились, я почувствовал осторожный оптимизм. В этих местах иногда видят леопардов; один мой лондонский приятель рассказывал мне, что аэропортового грузчика, так и не дошедшего до работы, нашли в зарослях бамбука с оторванной головой и сгрызенными гениталиями. А ещё где-то неподалёку отсюда на небольшой оружейной фабрике капитан Невилл Берти-Клэй изобрёл в 1898 году пулю с мягким свинцовым наконечником, при попадании расширяющуюся и причиняющую рану размером с блюдце.

Когда машина остановилась наконец у терминала, мы с водителем обменялись широкими улыбками. Я чувствовал относительно него примерно то же, что ощущают скалолазы, вместе покорившие трудную вершину. Хотя он и накинул 15 рупий сверх оговоренной суммы и потребовал ещё 20 за сумку, я с радостью заплатил всё, подозревая, что на обратную дорогу такси может понадобиться ему самому.

Полицейский сказал, что на стойке переподтверждения никого нет, но «Индийские авиалинии» только что открыли регистрацию на Катманду и мне стоит попробовать подойти туда. Но даже когда я влез в толпу у стойки, я понял, что тут мне не помогут, и когда я добрался до самой стойки, тощий сутулый человек за ней сказал, что мне надо поговорить с ребятами, занимающимися рейсом на Дакку. Они откроются в течение часа, а до того он посоветовал потерпеть.

У края толпы я разговорился с тонкой коротко стриженной блондинкой с приятным лицом, провожающей друга в Катманду.

— Вы заплатили аэропортовый сбор? — спросила она. — Если нет, то платите, иначе не пустят.

Человек на стойке сбора спросил, обменял ли я рупии. Это тоже нужно сделать до регистрации, а в обменном пункте — взять квитанцию. Я заплатил сто рупий аэропортового сбора, — цену бутылки виски, — и, вооружившись квитанциями за сбор и за обмен валюты, вернулся продолжить беседу с блондинкой. Она рассказала мне, что она из Германии, работает врачом в Гамбурге и прилетает в Калькутту каждый год в отпуск поработать в детском доме, оплачивая всё самостоятельно. Всё больше и больше немецких врачей проводят отпуск таким образом. В Дум-Дум она сегодня приехала проводить коллегу, летящего на несколько дней в Катманду отдохнуть, а заодно встретить другого, который вот-вот прилетит «Люфтганзой» из Франкфурта. Коллега оказался мужчиной средних лет в джинсовых рабочих брюках. Оба выглядели уставшими, но вели долгий разговор о работе в детском доме: хроническая нехватка лекарств, безразличие чиновников, ужасное состояние поступающих детей, отвaga жителей трущоб и их усилия по поиску еды для всей семьи. Вдруг девушка наклонила голову:

— Вы не очень хорошо выглядите. Что-то не так?

Я сказал ей о своих небольших неприятностях и что они неплохо проходят. Она задала несколько клинически точных вопросов о симптомах и лечении и, когда я упомянул о средствах, она и её коллега покачали головами:

— Они могут плохо подействовать. Бывают побочные эффекты, а ещё это временное облегчение, а не лечение.

Покопавшись в плечевой сумке она достала несколько таблеток, завернутых в фольгу.

— Одну выпейте сейчас с чашкой чая, ещё одну перед ужином и одну перед сном.

Коллега добавил:

— Положите в чай побольше сахара. Для энергии. В этом состоянии вы очень ослаблены.

Объявили посадку на его рейс и прибытие DC-10 «Люфтганзы». Я обменялся с ними рукопожатиями, они поцеловались и разошлись. Проглотив таблетку, я заметил признаки оживления на соседней стойке. Полдюжины сотрудников курили и оживлённо общались под табличкой «Дакка». Я поспешил туда поговорить с ними, но был отправлен восвояси:

— Мы не открыты. Приходите позже.

— Я не регистрироваться, мне нужно переподтверждение.

— Переподтвердите на регистрации. Приходите позже.

— Но я не могу зарегистрироваться, если меня нет на рейсе.

Его гортань начала набухать — знакомый признак.

— Ваши проблемы. Вы должны были переподтвердиться давным-давно. Это стойка регистрации, а не стойка переподтверждения.

— Стойка переподтверждения закрыта.

Его сослуживцы заинтересовались, окружили своего делегата и холодно на меня смотрели. Я объяснил, что попробовал переподтвердить бронь два дня назад в Дели и описал обстоятельства, приведшие меня, негодного непереподтвержденца, пред их очи. Они узнали, зачем мне быть в Дакке — чтобы попасть на следующий день на рейс в Рангун и Бангкок. Потом я спросил их, есть ли моё имя в пассажирском манифесте на Дакку. Человек за стойкой жестом показал, что манифест ещё не принесли, и отмахнувшись, сказал:

— Приходите позже.

Начали собираться другие пассажиры до Дакки. Мы стояли посреди моря выдавших виды чемоданов, скрученных матрасов и перевязанных бечёвкой тюков в ожидании открытия стойки. Принесли манифест и я протолкался вперёд, чтобы узнать, вписан ли я в него, на что Кумбак Латер [158](#) повышенным

тоном сказал мне приходить позже. Собравшиеся пассажиры начали нервничать, незнакомцы — сговариваться. Пахло бунтом. Настроение с пассажирской стороны резко испортилось, а потом, как обычно бывает в Индии, всеобщее терпение разом лопнуло. Люди внезапно навалились на стойку, громко требуя обслуживания, информации и посадочных талонов.

Сотрудники повели себя так, как будто их обучали вышибалы, отвечающие за работу с клиентами в «Аэрофлоте»: ухмыльнулись, повернулись спиной, закурили свежие сигареты и продолжили беседу с удвоенной живостью, удивительно чутко нас игнорируя. Толпа начала звереть и к стойке регистрации на Дакку быстро пошли подошли полицейские — возможно, вспомнив, что беспорядки для Дум-Дума не в новинку. Джеффри Мурхауз красочно описал события 1969 года, когда двое местных гребцов дошли до Андаманских островов, а домой вернулись на самолёте героями. Тысячи восторженных благожелателей высыпали на перрон и окружили самолёт, не позволив даже подкатить трап, а потом, разозлённые задержкой, начали кидаться обувью и покатились, беснуясь, по Дум-Думу: курили у топливохранилищ, качались на крыле иностранного 707-го, собиравшегося вылетать, и погнались за тремя самолётами «Индийских авиалиний», которые спешно буксировали в ангары. Несколько часов в аэропорту властвовала толпа. Международные авиакомпании были этим так недовольны, что пригрозили бойкотом Калькутты, если не будет усилена безопасность.

Полицейские протолкались через толпу и резко заговорили с сотрудниками. Те попробовали было спорить, но вскоре начали регистрацию. Я предъявил билет:

— Борт полный? — спросил я Кумбака Латера.

— Полупустой, — ответил он, протянув мне посадочный талон.

Присвистнув про себя от удивления я поспешил через таможенно и паспортный контроль, а потом по сломанному эскалатор поднялся на досмотр. Сотрудник нашёл в моём несессере маникюрные ножницы.

— Это оружие нападения. Я обязан запечатать их в конверт и отдать командиру. Получите обратно по Катманду по квитанции.

— Я лечу в Дакку.

Он нахмурился.

— Рейс на Дакку ещё не объявили. Я сейчас работаю людей на Катманду, а не людей на Дакку. Выйдите отсюда и ждите объявления досмотра на Дакку.

— Нет.

— Я приказываю.

— Нет.

Сотрудник пожал плечами.

— Окей. Заберёте ножницы у капитана в Дакке.

— Оставьте их себе.

Внезапно он улыбнулся и бросил ножницы обратно в несессер.

— Проходите, — и махнул рукой в сторону похожей на гильотину рамки, завывшую корабельной сиреной, когда я через неё прошёл. Дежурный заставил меня вынуть всё из карманов и ощупал с тщательностью турецкого массажиста. Потом я дошёл до зоны вылета и присел, снова почувствовав себя нехорошо и отчаянно нуждаясь в порции бренди. Табличка над баром гласила: «Оплата принимается только в индийских рупиях» — от которых власти нас благополучно избавили этажом ниже. Я предложил бармену доллары. Тот подмигнул и не только налил мне бренди, но и предложил ещё порцию, если захочу.

Бренди подействовал и я снова понимал, что происходит вокруг. Вошёл немецкий врач, большие пальцы в шлёвках брюк, и спросил, всё ли хорошо. Я сказал, что жить буду и он поспешил на самолёт до Катманду.

Пол зала никто не подметал, пепельницы стояли набитыми, под потолком крутились лишь несколько вентиляторов. В конце зала крепкие тётушки, одетые как акушерки, вышли из двери с табличкой «Международная полиция по предотвращению угонов самолётов». В огромной стеклянной витрине рядом стояли фигурки мулов с шеями, похожими на сточные трубы. Выглядели они придурочно и преувеличенно, как надувные резиновые игрушки, но потом я понял, что это глазурованная керамика. Витрина рядом наполнилась куклами в выцветших шёлковых костюмах, стоящих вокруг записки: «Пойте Харе Кришна и будет вам счастье!».

Потихоньку приходили другие пассажиры до Дакки, хотя наш самолёт задерживался уже на час без объявлений и объяснений. На перроне стоял только сине-белый «Фоккер Френдшип» до Читтагонга, через Бенгальский залив, и я вспомнил о молодой гречанке с 727-го TWA до Афин, прилетевшей в Дум-Дум, чтобы пересесть на рейс до Катманду и оказавшаяся в Читтагонге в самый разгар беспорядков. День шёл своим чередом. Аэропорт казался вырубленным в лесу, периметр обозначала плотная и непрерывная линия зелени. В лесу горели костерки, дым от них вертикально поднимался в безветренном воздухе и складывался над деревьями в синюю пелену. Впервые я здесь оказался в 1969 году, на первом рейсе «Куонтас» из Лондона на Бали и вспомнил, что, когда мы вышли из самолёта, на выходе усатый старик раздавал анкеты со словами, что каждому транзитному пассажиру положен один бесплатный напиток. В списке было 50 сортов пива, колы, чая и кофе, а завершался он словами: «Пассажиры должны вычеркнуть напитки, которые не требуются». Я отметил выбранный и получил от старика разнос с требованием взять карандаш и вычеркнуть 49 строчек того, что я не хотел. Это была моя первая встреча с потрясающим бюрократическим наследством, оставленным Британией Индии.

Рейс на Дакку задерживался уже на два часа. За окном на радиоантенну уселась ворона и принялась клевать её так яростно, что стук клюва было слышно сквозь стекло. Я зевнул и задумался, не даёт ли ворона помехи в наушниках пилотам на этой частоте. В зале вылета воцарилась своего рода апатия.

Семнадцать человек, включая нескольких японцев, поднялись на борт сине-белого F27, который завёлся и покатился к торцу полосы 01 Правой — вероятно, той самой, на которую сел первый рейс «Империял», добравшийся так далеко на восток — «Армстронг Уитворт Аталанта» с бортовым именем «Аретуза» прилетел сюда из Карачи в июле 1933 года. Дум-Дум тогда был грунтовым аэродромом, хотя было потрачено 23 500 фунтов на борьбу с муссонными затоплениями и превращение его во всепогодный. «Империял» в 1933 году здесь может и заканчивала маршрут, но дальше летели KLM и французы, для которых Дум-Дум был просто промежуточной остановкой на пути в Голландскую Ост-Индию и Индокитай соответственно. До продления маршрута «Империял» из Калькутты в Сингапур через Акьяб в Бирме оставался ещё год. Сейчас рейсов до Ситуэ нет, а тогда не залетали в Дакку.

Объявили посадку. На перроне жужжал допотопный автобус, но большинство пассажиров не обратили на него внимания и пошли пару сотню ярдов через перрон к 737-му на наземном питании. Ступеньки автобуса оказались такими высокими, что мужчинам пришлось подсаживать женщин, как на палубу корабля. На борту 737-го полноватой и сильно напудренной стюардессе не понравился размер моей сумки:

— Её нужно сдать в багаж! — отрезала она.

Я ответил, что это одобренная ручная кладь и доказал это, положив сумку под сиденье. Пока я это делал, мимо проехала «Дакота» с индийским флагом на крыше. Я спросил:

— Там миссис Ганди на борту?

Стюардесса фыркнула:

— ПМ на такой рухляди не полетит, — и ушла объявить по громкой связи, что полёт займёт 25 минут, но не объяснила при этом задержку в 2,5 часа. Вентиляция не справлялась с резким лакричным запахом разжёванных семян фенхеля даже на полной мощности. На границе ВПП 01 Правой мы притормозили, чтобы пропустить «Пайпер Чероки», садящийся вслепую в белом дыму недалёкого костра, за которым

присматривала женщина с младенцем на спине. Потом командир дал взлётный режим и мы промчались через дым мимо двух бедно одетых мужчин в очках, прогуливающих по траве рядом с полосой с руками за спиной, и так увлечённых разговором, что они даже не посмотрели на наш самолёт.

Корреспондент дамбартонской «Скалы» вылетел из Дум-Дума в 4 часа 30 минут тёмного утра в июне 1934 года: «на дальний конец аэродрома отправили автомобиль, чтобы его фарами обозначить предел доступного места». Иногда машиной отгоняли коров. Нам такая роскошь не нужна, так что мы помчались в небо, как опаздывающий космолёт. РУДы, похоже, заклинило на взлётном режиме и багажные отсеки над головой грохотали от вибрации, как литавры. Мальчик рядом со мной, обнимающий пакет с молитвенным ковриком внутри, посмотрел на меня большими глазами и что-то прокричал, но говорить было невозможно. Прямо по курсу висело огромное облако цвета ссадины и Бхук Роджа [159](#) в кабине рванул прямо в него, погрузив салон во тьму и заставив законцовки крыла дрожать так, будто он хотел стать первым человеком в истории, пролетевшим на регулярном коммерческом авиарейсе в Бангладеш через Луну. Мой юный сосед обнял свой молитвенный коврик ещё крепче, а напудренное лицо сердитой стюардессы, сидящей позади нас, стало каменным. Этот Бхук, — казалось, думала она, — что он себе воображает, интересно, когда на ночных оборотах разговаривает сам с собой и затыкает уши арахисом?

Затем, спустя четверть часа после отрыва, тяга убавилась, 737-й перевёл дух и полетел в крейсерском режиме. Бортпроводники раздали картонные коробки со сладкими сэндвичами и ярко-жёлтыми заварными пирожными. Моё пирожное развалилось от перегрузок на взлёте. Я попробовал сэндвич, но начинка была похожа на коричневый сахар, так что я убрал его обратно и посмотрел на северный периметр Сундарбанского леса — жутких диких мангровых болот, орошаемых мириадами протоков Ганга. В вечернем свете он выглядел мирно и мило, и трудно было представить, что под покровом джунглей десятифутовые сундарбанские тигры, одни из самых крупных и самые яростные на Земле, охотятся на обезьян, диких быков,

свиных оленей и мунтжаков; любопытно, что один из немногих видов, которого действительно боятся тигры — сумасшедше агрессивный карликовый леопард размером с домашнюю кошку. Везде блестела вода. Мой сосед сказал мне, что ездил в гости к дяде в ашрам в Варанаси. Я спросил его, способен ли кто-нибудь в ашраме на левитацию. Он ответил, что нет, на такое там никому не хватает святости, но он слышал о старце в Бутане, который каждое утро поднимается на два-три фута над кроватью, а потом проплывает через дверь и по саду, подталкиваемый внучкой. Я усталился на мальчика. Он что, правда в это верит? Да, ответил он. Истинная святость позволяет выйти за пределы тела и сделать его невесомым.

Мы начали снижение над безмятежным пейзажем весьма примечательной красоты. Поля в мягких жёлтых сумерках выглядели нефритовой мозаикой. Мужчина, отталкиваясь шестом от дна, плыл на высоконосой деревянной лодке по ручью, выходящему среди лесов и рощиц. В крестьянских хижинах зажигали лампы. Стаи ярких птиц разлетались вниз, когда Бхук выпустил шасси для настоящей посадки по-кенгуриному, проскакав на «Боинге» по полосе огромными прыжками, должно быть превратившими амортизаторы в кусочки металлолома размером с монетку каждый. Терминал международного аэропорта Зиа выглядел вычурным дворцом — ни малейшему намёку на молоха бангладешской нищеты здесь не место. Внутри общительные молодые люди в блейзерах зазывали в поездки до отелей в центре города. Один встретил меня как старого друга, так что я стал его клиентом. Мы поехали на его минивэне, заскочив по пути в офис «Бангладеш Биман», где девушка с радиотелефоном, улыбаясь, переподтвердила мой рейс на Бангкок за две минуты ровно.

Позже, в отеле, когда я запивал вторую таблетку немецкого доктора маленькой порцией виски, ко мне пришёл человек, выглядящий как старший маршал авиации: командирская внешность, серебристые волосы, аккуратные усы и с достоинством носимый элегантный серый костюм.

— Добрый вечер. Я просто заглянул распаковать ваши сумки. Я горничный.

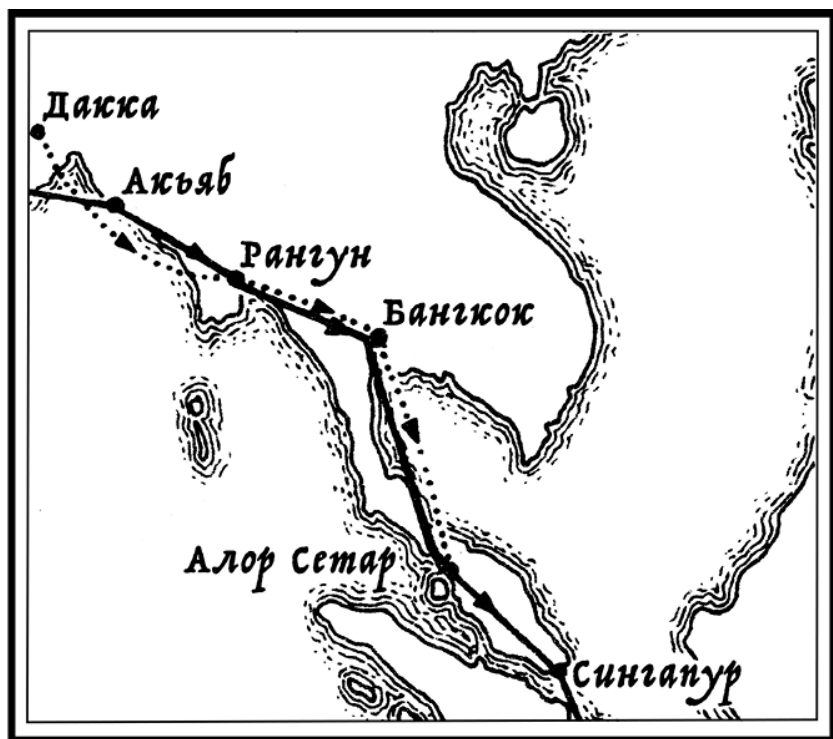
Я сказал ему не беспокоиться о сумке, так что он приготовил постель и сказал, по-военному точно и ровно складывая простыню, что в этой несчастной стране нужно быть благодарным за любую работу — гордость стала непозволительной роскошью. Я предложил ему виски, который он выпил одним глотком и сказал:

— По душе погладили, — а затем пожелал мне очень доброй ночи и вышел.

4. ГДЕ ЗАРЯ ПРИХОДИТ ГРОМОМ

160

Дакки до Сингапура



I

Коридорный «мальчик», принёсший мне утром кофе и экземпляр «Бангладешского обозревателя», оказался тощим и лысеющим, но с удивительно звучным и авторитетным голосом. Голос я услышал, когда спросил о смазанном заголовке на первой полосе, извещающем о смерти в лондонской клинике генерала М. А. Г. Османи. DC-10 «Биман» вылетел из Хитроу в 16 часов по Гринвичу (22:00 по бангладешскому времени) предыдущего дня. В Дакке его ожидают этим утром, а кремация состоится позже сегодня же. Коридорный рассказал, что Османи был главнокомандующим освободительных сил, отделивших Бангладеш от Пакистана в 1971 году, и превратил страну в суверенное бенгалоязычное государство. Потом Османи участвовал в президентских выборах, но проиграл голосование, с характерной благосклонностью признал поражение и впредь никогда больше не вмешивался в государственные дела.

— В отличие от нынешних руководителей. Генерал Эршад со своей армией пришёл в марте 1982 года и приостановил действие Конституции. У нас нет прав человека. Тюрьмы полны людей, заключённых туда без суда. В университетах расстреливают студентов и преподавателей. Недавно все преподаватели Сельскохозяйственного университета в Мименсингхе подали в отставку в один день в качестве протеста. Но сопротивление продолжается, особенно в Дакке, и Эршад сказал, что если оно не прекратится, ВВС разбомбят кампус. — Он улыбнулся. — Классическое «решение» Эршада. И он так «блестяще» управляет экономикой, что мы сейчас вторая беднейшая страна на Земле. В провинции голод. Все люди, у которых хватает мозгов и способностей нас спасти, под замком.

Я догадался, что он сам учёный, но прежде, чем мне удалось его спросить, в дверь постучали. Вошёл человек, вопросительно посмотрел на моего собеседника и спросил, есть ли у меня что в стирку. Я ответил, что нет. Коридорный обратился к своему коллеге:

— Он просто спрашивает, что тут купить. Я посоветовал даккский муслин на Чок-базаре. И, конечно, знаменитый бангладешский розовый жемчуг.

— Я могу добыть вам розовый жемчуг, — сказал прачка. — Сделаю цену лучше, чем в городе.

Я сообщил, что через несколько часов уезжаю, и оба ушли. Рейс BG 70 по расписанию вылетал в 14:15, и по пути обратно в аэропорт Зиа я высматривал на улицах признаки беспорядков. Генерал Османи был выдающимся борцом за свободу, а обстоятельства его возвращения могли спровоцировать антиэршадовские демонстрации. Но на дороге в аэропорт почти не было людей — только колонны подтянутых и сытых солдат, каждый выглядел как минимум на стоун тяжелее гражданских. В добротной форме и хорошей обуви, с оружием и на бесплатном транспорте — и со зловеще-нервной бдительностью армии, воюющей в первую очередь с внутренним возмущением, нежели с внешним врагом.

Сотрудники на регистрации в аэропорту Зиа оказались энергичными и дружелюбными. Все формальности я прошёл в мгновение ока и, поднимаясь по лестнице в зал вылета, сравнил здешние процедуры с индийскими. Если Эршад действительно хочет сломить университеты, рассуждал я, ему достаточно назначить ректорами работников со стоек «Индийских авиалиний». Тогда не нужны будут ни бомбы, ни пули — деморализованные учёные увязнут в очередях, нервных срывах и расстройствах личности. Я добрался до верха лестницы и прошёл полутёмную молельную комнату. У двери аккуратно стоял ряд обуви, а внутри в углу что-то бормотали трое распростёртых мужчин. Ресторан в конце зала полнился чириканьем воробьёв. Когда официант принёс суп с булочками, дюжина села на мой стол, а остальные летали и щебетали под сводчатым потолком. Казалось, что я попал в птичник и, заметив, что помещение с кондиционером, а потому плотно закрыто, спросил официанта, как они сюда проникли.

— Через таможенный, паспортный и валютный контроль. Так же, как и вы, — ответил он.

Разделив с воробьями обед, я увидел на дальнем конце перрона DC-10, доставивший тело генерала Османи из Лондона. Около него не было никого, не считая вороны, принимающей на крыше солнечные ванны. 707-й «Бангладеш Биман» поблизости заправляли и готовили к вылету. Моё настроение улучшилось при виде механика, ковыряющегося в третьем двигателе. После многих дней движения строго на восток, — Дакка практически на широте Маската, я просто пересекал несколько раз туда-сюда тропик Рака, — я повернул на юг, к Австралии. На публичном смотровом балконе мать и две маленькие дочери плакали и стучали по стеклу, отделяющему их от мужчины в зале вылета. Он дымил сигаретой и, заметив мой взгляд, улыбнулся и закатил глаза, устыдившись своей плачущей семьи.

В два часа объявили посадку. 50 или 60 нас прошли по перрону к 707-му. На его носу была надпись «Город Токио». Поднимаясь на борт, я подумал, сколько разных других имён носил этот самолёт за долгие годы. Первый «Боинг 707» поднялся в небо

15 июля 1954 года и до того, как последний экземпляр, заказанный правительством Марокко, выкатился с завода в начале 1982-го, их построили около тысячи. Если поставить все выпущенные 707-е в линию нос к хвосту, они протянутся от Мраморной арки до Мейденхед — 28 миль, по миле на каждый год производства.

В кресле рядом пристегнулся крупный, спортивного вида, англичанин с медным браслетом и в голубой футболке, осмотревшись с ностальгической улыбкой:

— Лет десять я на таких не летал, наверное.

Он сказал, что летит в Бангкок, чтобы пересесть на 747-й «Тайских международных» до Лондона. Бортинженер БА, работающий на «Тристаре», летающий раз в две недели, вчера вечером он узнал о смерти своего отца. В «Спидбёрд-хаусе», штаб-квартире авиакомпании в Хитроу, на такие случаи есть отработанная процедура, так что, пока он летел домой, за него на обратных сегментах работает подменный бортинженер. Когда запустились четыре заслуженных «Пратт энд Уитни» «Боинга», он замолчал и прислушался, наклонив голову, как настройщик роялей. От услышанного он нахмурился и затянул потуже ремень.

Через несколько минут эти двигатели подняли нас в горячее марево. Старый самолёт уютно вошёл в набор, пронося нас над желтеющими клетками полей и лениво текущей между пепельных песчаных отмелей мелассовой рекой. Мы летели к Читтагонгу и Кокс-Базару вдоль сахарно-белого пляжа, Бенгальский залив блестел справа под дневным солнцем, а слева длинная гряда зубчатых коричневых холмов убегала вдаль к Араканским горам — голубому хребту Западной Бирмы, громадой встающему впереди и туманно заполняющему горизонт.

Питер, бортинженер, потихоньку расслабился. Хотя он всё равно иногда вытягивал голову, посматривая на левые двигатели, тревожность, характерная для профессионального лётного состава, летящего пассажирами, была уже не такой явной. Он пояснил:

— Я начинал работать на одном из них, младшим инженером на «Старой раскоряке» [161](#), первом 707-м, пересёкшим Атлантику. Когда «БОАК» купила его у «Пан Ам», это была летающая помойка, годная только для дешёвых чартеров в Тель-Авив и Каир. Но тот самолёт научил меня профессии.

Я посмотрел на часы, беспокоясь о том, что пропущу Акьяб — маленький бирманский торговый порт на Араканском побережье, куда «Империял» летала из Калькутты. Несколько месяцев назад я запросил в министерстве внутренних и религиозных дел Бирмы разрешение на посещение Акьяба (сейчас называемого Ситуэ) и Рангуна. Бирма — одна из самых закрытых от журналистов стран в мире, но я провёл здесь две недели пару лет назад и внимательно следил за всеми обычаями, правилами вежливости и официальными приличиями, которые журналист обязан соблюдать. МИД в Лондоне заверял меня, что в Рангуне мою новую заявку рассматривают благосклонно, но я понял, что бирманцев что-то беспокоит — видимо, как раз Акьяб. Хотя во «Всемирном справочнике авиалиний Эй-Би-Си» и указаны ежедневные рейсы из RGN в AKY на «Фоккере F28» «Бирманской корпорации авиасообщений», на каждой строчке есть отметка «С отдельным подтверждением»: это такое завуалированное предупреждение о том, что рейсы откладываются, забываются или отменяются без предупреждения. Методы работы составителей расписания «Бирманских авиасообщений» намекали на прямую связь с Королевской астрологической службой [162](#) и я счёл, что власти не желали посвящать меня в тайны расписания, нацарапанного на пальмовых листьях под диктовку движения планет. Смирившись с тем, что в Акьяб не попасть (визу дали несколько недель спустя, когда я уже давно вернулся в Англию; этакий вежливый отказ по-бирмански — «да», которое на самом деле «нет»), я прикинул, что сегодняшний полёт по идее проходит где-то рядом и мне, может быть, удастся издалека на него взглянуть. Я спросил старшего бортпроводника, элегантного, рослого и с четырьмя полосками на обшлагах [163](#), похожего на капитана эсминца, можно ли мне пройти в кабину, и объяснил, зачем именно.

Он вернулся сразу, нетерпеливо меня подзывая:

— Быстрее!

Я прошёл вперёд и увидел пилотов, грызущих кешью из розовой стеклянной тарелки, опирающейся на РУДы. Оба с четырьмя командирскими полосками. Капитан Заман — плотный и молчаливый, а капитан Назрул, напротив, невысокий, худощавый и суматошный, с быстрой речью: он восхитился моим костюмом, предложил орехов, представил мистеру Эмануэлю — костлявому темнокожему шриланкийцу (тоже с четырьмя полосками) с лицом пессимиста, обязанного нянчить одни из самых старых турбовентиляторных двигателей, дымящих на мировых авиатрассах.

— Пурсер 164 сказал, что вы хотите увидеть Акьяб, — заметил капитан Назрул.

Я ответил, что действительно очень хочу, и вкратце описал, почему.

— Вы как раз вовремя, — указал он. — Вон там, 17 миль примерно. На оконечности мыса.

— Какого мыса?

Акьяб прятался за симпатичными холмистыми голубыми островками в море, будто бы сложенном из зеркальной крошки.

Капитан Заман стряхнул отряхнул руки от крошек кешью.

— Погодите. Мы вас сейчас прямо сверху прокатим, увидите как следует.

Он отключил автопилот и слегка накренил 707-й влево:

— Вот он.

Тут я его заметил: скопление бледных крыш у яркой гавани, выплёскивающееся на небольшую стрелку земли. Гавань сообщается с Бенгальским заливом через широкое зелёное устье реки Каладан. Недалеко от берега — острова Баронга, от ослепительного света почти бесплотные и похожие на тени от облаков, а рядом с ними — коварные рифы, называемые

Ужасиками. На задворках городка извивается ручей, в устье которого, как я вспомнил, приводнился Кобхэм. У пристани — маленький каботажный кораблик с красной трубой. Ничего не двигалось. Акьяб выглядел заброшенным, коричневые здания пеклись на солнце, как печенье. Я подумал о временах, когда многочисленное местное британское население устраивало приёмы, танцевальные вечера и костюмированные балы в роскошном Акьябском клубе. Возглавлял его писатель Морис Коллис, бывший с 1923 по 1925 год заместителем комиссара города. В книге «В потайную Бирму» он писал, что жил в большом доме на оконечности стрелки с прекрасными видами и на океан, и на рейд. С веранды он как-то увидел, как маленький аэроплан из Калькутты рухнул в гавань. Сейчас я с высоты 21 000 футов не видел никаких следов ни дома, ни клуба — уникального, кстати, заведения, потому что в его полные члены принимали бирманцев. Я предположил, что здания были разрушены во время боёв, бушевавших вокруг Акьяба во время войны. Обеим сторонам нужны были гавань и полоса, широкая чёрная асфальтовая клякса между городом и морем, сегодня такая же пустая и безжизненная, как и сам Акьяб.

Пилоты сказали, что асфальт положили только год назад. До того поверхность ВПП была покрыта перфорированными стальными пластинами, скользкими в мокрую погоду, уложенными японцами в 1943 году. Никто из них никогда не видел в Акьябе самолёта. Я спросил об одиноком дереве, большой раскидистой казуарине, когда-то росшей в восточном торце полосы и часто замечаемой транзитными пассажирами. Один из них в заметке для «Вестника» несколько уничижительно описал Акьяб как «неряшливое жаркое местечко, где мы заправились, взяли на борт местного комиссара и пили чай под казуариной, подобно блестящему дубу привлекающей прохладный ветерок, как бы жарко и душно ни было вокруг». Там был небольшой правительственный гостевой дом с вентиляторами, болтавшими застоявшийся воздух, но, если не было дождя (в муссон в Акьябе выпадает 250 дюймов осадков), большинство путешественников предпочитали проводить время снаружи в тени казуарины.

Капитан Назрул никогда не видел ни дерева, ни гостевого дома. По его словам их, скорее всего снесло бурей. В мае и июне погода тут совершенно невообразимая — 707-й швыряет по небу, как щепку, а ливневые кучевые облака достигают 60 тысяч футов. Грациозным жестом он показал, как они поднимаются над Акьябом до самой границы космоса.

— Мы пробуем их обходить, но иногда дороги нет. И насквозь лететь тоже нельзя. Внутри кучёвки такие силы, что самолёт может разлететься на кусочки, хрусть-хрусть, как палочки. Так что извиняемся перед пассажирами, разворачиваемся на 180 градусов, со вздохом облегчения летим назад в Дакку — и чёрт с ним.

Акьяб под крылом скользил назад. Сперва исчез ручей Кобхэма и я подумал обо всех пионерах авиации, прилетавших в этот забытый городишко — Эми Джонсон в первом одиночном перелёте до Австралии, сделавшем её на некоторое время самой уважаемой женщиной мира; Берте Хинклере, Фрэнсисе Чичестере и сэре Чарльзе Кингсфорд-Смите, австралийском пионере, наверное, величайшем среди них всех: сегодня «Южный крест», знаменитый большекрылый «Фоккер», на котором он совершил первый трансатлантический перелёт, стоит реликвией за стеклом в брисбенском аэропорту Игл-Фарм; аэропорт Сиднея назван в его честь, а гравированный портрет помещён на австралийскую двадцатидолларовую банкноту 165. В 1935 году, направляясь в Акьяб во время очередной попытки рекордного перелёта из Англии в Австралию, он разбился где-то в Бенгальском заливе. «Смити» больше никогда не видели, но спустя месяцы колесо его самолёта выбросило на берег здесь, на западном пляже, прямо под полосой, к которой он стремился. Я смотрел на пляж, — раскалённую масляно-жёлтую полосу с чёрной каймой границы прилива, исчезнувшую под крылом, — и одновременно увидел в Акьябе признаки жизни. От пароходика с красной трубой отошла моторная лодка и направилась через гавань, но внезапно замерла на ярко-зелёной воде, описав кильватерным следом идеальный вопросительный знак. Это показалось подходящим прощальным приветом от места, которое, наверное, навеки останется для меня загадкой.

Капитан Заман спросил, достаточно ли я увидел. Я кивнул и поблагодарил его за услугу. Пока он возвращал «Боинг» на курс, вошёл молодой стюард с подносом, где стояли два стакана прозрачного бульона, блюда с нарезанным репчатым луком и зелёным луком-джусаем, и зелёная пластиковая ложка. Пилоты кинули лук в бульон и прихлёбывали, чмокая губами.

— Хотите стаканчик? — спросил капитан Назрул. — Этот парень ещё сделает, у него отлично получается.

Я отказался, добавив, что думал, что пилоты вроде бы никогда не едят одно и то же.

— Совершенно верно, — ответил капитан Заман. Но так получилось, что мы оба обожаем бульон этого парня.

— Бульон вполне безопасный, кипит-кипит, весь микроб умер, — подтвердил стюард, прикурив сигарету. А мне пояснил:

— Только в кабине, блин, нам можно курить.

Бортинженер мистер Эмануэль тоже не хотел бульона:

— Тогда я смогу вести самолёт, если эти двое помрут.

Потом он предложил мне угадать, где он живёт. Я назвал Дакку, Коломбо, Гранд-Багама, Акапулько, Монте-Карло и Порт-Саид. Все рассмеялись.

— Редхилл, Суррей. Там мой дом, куда я могу попасть только раз в месяц служебным пассажиром DC-10 «Биман». Там у меня есть несколько дней с женой и детьми, а потом снова пассажиром в Дакку, в рабство к старым 707-м. — Он вздохнул. — Когда последний 707-й выведут из эксплуатации, меня заставят перейти на «Конкорд». Ну или придётся в трущобы переселиться.

По пути к своему креслу я спросил капитана, могу ли я выйти в Рангуне. Он ответил, что руководство аэропорта всегда требует, чтобы транзитные пассажиры оставались на борту. Я на это сказал, что очень хочу ступить на бирманскую землю и он, явно предположив, что я что-то этакое задумал,

подмигнул и пообещал поговорить с управляющим аэропорта.

Экипаж раздал бесплатные напитки. Питер пил «Хайнекен» и рассказывал о предыдущем визите в Дакку, когда гостиница выставила ему счёт на 148 фунтов за бутылку скромного бургундского (делом занялся юридический отдел «БА»). 707-й тем временем летел в спокойном воздухе вдоль берега в сторону Кьяукпью, ещё одного небольшого порта, прежде чем повернуть от моря и пройти между Сандовеем и Проме на Рангун. Я посмотрел на извилистые бухты, окружённые отрядами островов-адъютантов. Море было как будто покрыто отполированным синим лаком. Примерно здесь Кобхэм «угодил в бирманские дожди» и был потрясён их силой. «Иногда видимость падала примерно до ста пятидесяти ярдов. В таких условиях лететь нужно было как можно медленнее и ниже над пляжем, где береговая линия усеяна бухтами и устьями. Извилистый курс, необходимый для сохранения хоть каких-то ориентиров, делал это занятие сложным и опасным. Я помню, как влетал в тёмные заряды дождя, становившиеся иссиня-чёрными, когда мы влетали в грозу всё глубже». Всего в пяти милях от Обезьяньего мыса, рангунской базы гидросамолётов, он «встретился с ливнем такой силы, что было буквально невозможно его выдержать», так что он спрятался в ближайшем устье ручья, вызвал проходящий колёсный пароход и спросил у капитана направление. Но капитан не говорил по-английски, а когда Кобхэм поднялся на борт и показал ему карту, тот уставился на неё непонимающим взглядом, потому что никогда раньше такого не видел. Кобхэм добрался до Рангуна ближе к вечеру, приводнившись в уходящем свете под грозным небом.

Берег остался позади, мы летим над Аракан-Йома, хребтом высоких и крутых гор, таких лесистых, что склоны с высоты кажутся заросшими мхом. Где-то там внизу двое молодых англичан, пилот Эрик Хук и механик Джим Мэттьюс, в 1930 году разбили свой DH.60 при попытке побить рекорд англо-австралийского перелёта Берта Хинклера. Хук, уроженец Вест-Уикхэма в графстве Кент, вылетел с аэродрома Лимпне спустя менее трёх месяцев после первого урока пилотирования. Он сказал, что отвлекаться во время взлёта не хочет, так что его молодая жена смотрела из-за кустов. 3 июля они вылетели

из Акьяба раньше чем это по своему графику сделал Хинклер. После набора больше 10 000 футов, чтобы перевалить через Аракан-Йома, у них лопнул топливопровод и через несколько минут самолёт упал в джунгли.

Согласно захватывающей книге «Аэропорт Кройдон: золотые годы, 1928–1939», изданной «Саттон лайбрарис энд артс сервисез» [166](#), крушение попало на первые полосы газет. Когда Джим Мэттьюс спустя 10 дней вышел из леса у Проме, маленького порта на реке Иравади, лондонская газета «Дейли Ньюс» сообщила, что он бы «оборванный, голодный, шатался от слабости и с высокой температурой». Мэттьюс рассказал властям, что, хотя Хук и был серьёзно ранен, идти он мог, но спустя несколько дней так ослаб, что Мэттьюсу пришлось его нести. Когда у них закончились еда и вода, Хук жестом, уподобленным газетой капитану Отсу на Южном полюсе, настоял, чтобы Мэттьюс дальше шёл один и спасался. «Дейли Мейл» организовала поисковую экспедицию, которая в итоге нашла скелет Хука, опознанный только по волосам, на берегу горного ручья. «Дейли Геральд» оплатила Мэттьюсу перелёт домой и устроила так, что его в Кройдоне встретила миссис Хук. «Геральд» описала их встречу так: «Вдова, со слезами на щеках, обняла человека, пытавшегося спасти её мужа так отчаянно, что он три дня нёс его сквозь джунгли. “Джек, старина” — сказала она, схватив его за плечи, — ты был великолепен. Ты рисковал собой ради него. Я не знаю, как тебя отблагодарить”. Они сидели рядом, держась за руки для утешения, она плакала и едва могла говорить. Потом Мэттьюс передал последние слова Хука: “Если выберешься — передай всем дома, что я их люблю”». Позже «Ньюс Кроникл» сообщила, что миссис Хук, настроенная выполнить мечту своего мужа, брала уроки пилотирования, но в путешествие так и не отправилась. Вместо этого она вышла замуж за овдовевшего стоматолога из Сент-Олбанс по фамилии Хоппер, чья первая жена умерла ровно в тот же самый день, когда «Шелкопряд» Хука разбился в Араканских горах.

Мы пролетели и горы. «Боинг» шёл над пыльной равниной, усыпанной деревьями, каждая выстроена вокруг пагоды с золочёными куполами и усыпанная крошечными зеркалами.

В предвечернем солнце они были как маяки. Потом нос 707-го вдруг наклонился вниз и началось грохочущее и тряское снижение.

Вышли два гидравлических тормозных щитка из алюминиевого сплава, отчего мы просели вниз, как лифт с воздушной ямой в шахте. Через несколько мгновений щитки убрались и к аэропорту Мингаладон мы снижались уже плавно.

В полях внизу крестьяне грузили тюки риса на тележки с буйволами. Деревни на подходе к Рангуну выглядели процветающими, пагоды получали много городских денег и походили на развлекательные парки. Вышли шасси. Пожилые движки мистера Эмануэля довольно рыкнули на проходе вдоль реки Рангун мимо Обезьяньего мыса и канала Тванте, по которому два года назад бурной дождливой ночью я проплывал на двухпалубном речном пароходе в конце недельного путешествия по Иравади из Мандалая. Потом, с выходом закрылок, мы встали в глиссаду. Анонимный пассажир «Имperiал», который в Акьябе прохлаждался под казуариной, описал этот момент так: «Теперь мы летим над рекой Рангун, вода — шоколад, везде нефтяные бочки. Мистер N указал на золотую пагоду — Шве Дагон. Она поразительна. На самом деле, это самый привлекательный город из тех, что мы до сих пор видели». Филип С. Раддер тоже впечатлился: «Ещё с двадцати миль от города мы ясно увидели знаменитую буддистскую пагоду, чья огромная башня полностью покрыта золотым листом. Рангун с воздуха оказался очень красив и хорошо спланирован, вдоль широких улиц высажены прекрасные деревья “цветы леса” [167](#)». После завтрака и проверки паспортов в Мингаладоне к ним присоединился пассажир до Лондона, по обычной процедуре взвешенный, чтобы убедиться, что он вместе с багажом укладывается в не оплачиваемую дополнительно норму в 221 фунт.

Представителя «Биман», поднимающегося по трапу, чуть не растоптали выбегающие опытные пассажиры. Старший бортпроводник передал ему мою просьбу и представитель, раздражённого вида пухлый бирманец, сказал:

— Окей, идите со мной.

Опытные пассажиры, столпившись, как бегуны на 800 метров у первого поворота, рвались в дверь таможенного и паспортного контроля. Двое из них, видимо, расслабленные бортовым сервисом, попытались вломиться на диспетчерскую вышку. Это небольшое грациозное строение построили британские гражданские инженеры в предвоенные годы, когда Рангун был самым элегантным городом Востока. Башня была украшена цветочными узорами в стиле ар-деко и зелёной сеткой в ромбы, нарисованной в нишах на белых стенах. Пьяных отправил по назначению мощного сложения диспетчер в синем лонджи 168, вышедший на перекур. Размахивая огромной зелёной сигарой, он оттолкнул их, как отставшую скотину, так что вместо вышки они прошли к VIP-входу с растянутым над узорчатым красно-золотым церемониальным навесом транспарантом «Приветствуем премьер-министра героической Народной республики Чехословакия». Представитель вздохнул и мы пошли дальше, мимо стоянки с двумя двухдвигательными реактивными «Фоккерами F28» «Бирманской корпорации авиасообщений», неаккуратно покрашенными и с птичьим помётом на крыльях.

В зале вылета были всё те же выцветшие плакаты, что я помнил по предыдущему визиту, и те же аквариумы с китайскими карпами. Две рыбы сдохли и плавали брюхом кверху в грязной зелёной воде. В зале было жарко, душно и темно. Ничего не изменилось. Подсаживающиеся пассажиры сидели на жёстких деревянных сиденьях или рассматривали киоски, продающие нефритовые браслеты, фальшивые опиумные гири-разновесы, шёлковые головные шапки «гаунг баунг», деревянные барельефы, бассейнские 169 зонтики от солнца, вышитые бирманские тапки, столовые приборы и золотых сов на счастье. Я купил для сына шахматный набор вишнёвого дерева с фигурками ручной работы, тщательно раскрашенными под сложные костюмы шанских племён. Стоил он 6,5 долларов. Я спросил красотку за стойкой, есть ли скидка, и она по-базарному улыбнулась:

— Никаких особых цен, мистер. Это официальный магазин правительства.

Я посмотрел на киоск беспошлинной торговли, снабжаемый, из-за хронической нехватки у Бирмы иностранной валюты, закупками у прибывающих пассажиров. Молодые люди, прилетающие из Дакки, Бангкока и Катманду, продают свои беспошлинные покупки за пригоршни кьятов, зарабатывая с каждой на несколько дней, а вылетающие покупают их, напротив, за иностранную валюту, желательно доллары. Классическая бирманская система, вежливая и тактичная, где все довольны.

Лётный состав «Бирманских авиасообщений», работающий на немногих зарубежных маршрутах компании, прибыли беспошлинному киоску не приносит, в городе цены для них выгоднее. Работа в авиакомпании — пропуск к богатству. Экипажи покупают множество товаров, которые в Бирме достать нельзя — всё от цветной фотоплёнки до западных лекарств. Этих последних в стране не хватает настолько, что пациенты больниц должны приносить на операции свои обезболивающие. Если процветающий чёрный рынок (снабжаемый контрабандистами, ходящими в Таиланд лесными тропами, полными ядовитых змей) не помогает, ты идёшь к пилоту или бортпроводнику. Некоторые оказываются жадными, тонкий баланс сбивается и случаются увольнения. Одной из жертв стал сын У Не Вина, верховного правителя Бирмы. Старший командир, он зарабатывал на стороне столько, что разозлился даже его папаша. Теперь вместо самолётов он управляет рестораном в центре Рангуна.

Я выпил свежесжатого лаймового сока, а потом вместе с представителем пошёл обратно к самолёту. Я спросил, слышал ли он что-нибудь о «Бальтазаре и сыновьях», агентах «Имперских авиалиний» в Рангуне, или о «Поместье Минто», где останавливались на ночь пассажиры, но эти названия ничего ему не говорили.

Один из бирманских F28 готовился к вылету. К нему подъехал старый фургон «Бедфорд», откуда человек медленно занёс в самолёт связку зелёных бананов. Я вспомнил, что когда последний раз летал на одном из этих самолётов, мощный стюард, раздававший бананы, отругал меня, когда я отказался.

Но на самом деле я хотел большой стакан выпивки. На взлёте у моего кресла отвалился подлокотник, вызвав вопросы о состоянии борта и качестве техобслуживания, и живо напомнив мне о происшествии в британском посольстве предыдущим днём. Подойдя там к бирманскому сотруднику, я заметил на его столе пару бутылок с серым порошком. На мой праздный вопрос, что это, он нервно хихикнул и ответил, что в бутылках пепел пары туристов, мужа и жены из Манчестера. Они погибли в катастрофе бирманского самолёта несколькими днями ранее и их останки ждут ближайшего рейса в Англию в мешке с дипломатической почтой.

II

Мы взлетели с ВПП 03, резко накренившись в наборе. В Рангуне нет процедур снижения шума, так что двигатели ревели на полную, выпуская вьющиеся струи чёрного дыма над скверами и парками сонного зелёного города. Потрясающий золотой палец Шведагон под вечер сиял огнём. Пагоду начали строить ещё при жизни Будды, в её потайных кладовых хранятся восемь волосков с его головы. Шведагон возвышается над деревьями на 326 футов и отделана 8 688 квадратными футами листового чистого золота. Здесь застряла немалая часть золотого запаса страны, а сверх того на флюгере ещё 6 835 драгоценных камней, из которых 5 452 — бриллианты. Перед отправлением в речной круиз по Иравади до Мандалая я посетил Шведагон с работником британского посольства, который собирался побыть переводчиком и, чтобы путешествие удалось, посоветовал сделать пожертвование. В киоске мы купили тетрадошки сусального золота и поднялись к стене по высоким и скрипучим лестницам, приставленным к храмовым стенам. Я вырвал листочки, облизнул и прилепил на каменную стену. Стена рядом была облеплена такими же золотыми листочками других паломников, но я понял, что это ненадолго. Работник предупредил меня, что муссонные дожди быстро смоят наши ничтожные подношения. В первые пару дней ливней вода в шведагонских сточных трубах несла блестящий осадок, который за долгие годы наверняка позолотил трубы изнутри.

«Боинг» продолжал набор над рекой Рангун и ветхими окраинами города. В фиолетовой дымке он выровнялся и мы полетели сначала над бледной пустынной равниной, а затем через залив Мартабан. Питер пошёл вперёд, ностальгически поболтать с мистером Эмануэлем о турбовентиляторных «Пратт энд Уитни JT3D-7». Я же высматривал сквозь сумерки прибрежный городок Моламьяйн, куда в 1934 году «Компания флотилии и авиалиний Иравади» запустила еженедельные рейсы от Обезьяньего мыса. Двумя днями позже на том же поплавковом DH.83 они открыли еженедельное сообщение с Мандалаем, с промежуточными посадками в Проме и Енанджауне, маленьком речном порту под тенистыми утёсами цвета печенья. За несколько столетий до того именно в Енанджауне бирманцы нашли нефтяные месторождения. Скважины, нефть из которых добывали вручную, традиционно принадлежали 24 семьям, продававшим сырец для ламп и консервации дерева вверх и вниз по течению. Среди регулярных пассажиров «Де Хэвилленда» до Енанджауна были представители выдающихся европейских оружейных компаний, всегда использовавших (и делающих это до сих пор) бирманскую нефть для полировки прикладов своих лучших спортивных ружей ручной работы. А «Флотилия Иравади» как-то оказалась в центре религиозного скандала, когда монахи наняли DH.83, чтобы с забальзамированным телом понги, или жреца, семь раз облететь Шведагон. Ритуал предписывает, чтобы тело пребывало в движении всё время до кремации. Прогрессисты утверждали, что использованием самых современных средств выражается почтение покойному, а традиционалисты считали такое новшество святотатством.

На борту 707-го раздавали бесплатное спиртное. Пышная стюардесса в зелёном сари принесла мне «Хайнекен» и сказала:

— Вы должны написать своё доброе имя, пожалуйста. Правила авиакомпании.

— Я и заплатить могу.

— Не нужно. Имя и адрес доброй вашей [170](#), пожалуйста.

Я пожал плечами и нацарапал данные на листочке, вырванном

из блокнота. Интересно, это «Бангладеш Биман» так собирает подборку пьяниц? Она серьёзным тоном меня поблагодарила и пошла дальше по проходу, но вместо того, чтобы вложить листочек в служебную папку, убрала его в сумочку и неожиданно ослепительно улыбнулась мне. Позже я поговорил с учтивым сингапурским китайцем, подсевшим в Мингаладоне — торговцем драгоценными камнями, возвращавшимся с ежегодной бирманской распродажи.

— Сейчас в Рангуне торговцы из 20 или 30 стран и места в гостинице не добыть ни любовью, ни деньгами. Я здесь бываю каждый год, покупаю в основном рубины. На государственных копях в Могоке и Сагайне добывают превосходные кроваво-красные камни, уникальные, лучшие в мире. Ещё я покупаю в Таиланде и на Шри-Ланке, но ланкийские месторождения почти выбраны. В Бирме мне нравится больше всего. Она всегда удивляет.

Он закурил.

— Человек, подвозивший меня сегодня в аэропорт, рассказывал о короле XVIII века, у которого был белый слонёнок. Для бирманцев белый слон — мистическое, почти священное существо. Он обеспечил королю невероятное положение и, чтобы слонёнку было хорошо и весело, он держал его в шёлковом шатре. Дни напролёт ему играли музыканты, а женщины кормили его молоком из своих полных грудей.

Когда мы начали снижаться к Бангкоку, наступила ночь. Я посмотрел сначала на рассеянные огоньки Таиланда, а потом в «Вестник» — прочесть, что думал о Бангкоке 1934 года Филип С. Раддер. Он прибыл на «Армстронг Уитворт Аталанте» по имени «Афина» под командованием капитана Молларда, чьё решение лететь на 7 000 футов заставило мистера Раддера оценить «тяжёлые ковры, которыми нас снабдили. В 4 часа мы увидели Сиам, сперва пролетев над огромными соляными полями, где испаряется вода морских приливов, оставляя отложения соли, а затем заметили и Бангкок — хороший город, где, видимо, мало дорог, только каналы. Аэродром Бангкока очень большой, на нём много ангаров: сиамские чиновники весьма гордятся своими военно-воздушными силами

и с удовольствием показывают некоторые свои самолёты. В город мы поехали на дизельном поезде. Здание вокзала Бангкока добротно и напомнило мне парижский Северный вокзал. Ночь мы провели в отеле «Ориентал» — отличное место и хорошо управляемое. На следующее утро в 4 часа мы поездом вернулись на аэродром. А анонимный австралиец с «Аретузы» написал: «Мы скоро приземлимся в Бангкоке, столице Сиамы, где правит совет регентов, потому что король недавно отрёкся. В любом случае он сейчас в милом сельском домике в Англии. Дворец и храмы Бангкока с воздуха выглядят солидно».

Двигатели на заходе беспокойно взревели. Глядя, насколько возможно, вперёд, я различил, сквозь тонкое дымчатое облако огни высокой интенсивности на подходе аэропорта Донмыанг. Пилот постоянно подкручивал направление и посадил машину с легчайшей дрожью. Когда мы ехали к терминалу мимо ярких белых и голубых боковых огней, из кабины вышел озадаченный Питер.

— Парня в левом кресле сейчас проверяли. Правый закрыл окно подушкой от кресла и заставил выполнить весь заход до высоты принятия решения по приборам. С пассажирами на борту. Однако!

Мы вышли. Питер побежал на 747-й до Лондона, а я прошёл через въездные формальности, купил немного бат в «Тайском военном банке» и поймал такси до «Хилтона», где меня ждал номер с солидной скидкой благодаря влиянию приятеля из международной пресс-службы корпорации в Париже. Отель оказался новым и роскошным, как дворец. Симпатичная барышня из отдела по связям с общественностью, проехав со мной в лифте, сказала, что здание построено на месте автобусного парка компании «Уайт Бас» и обошлось в 40 миллионов американских долларов. На первом этаже сохранилось единственное в Бангкоке святилище плодородия.

— Оно тут с давних времён, так что мы его сохранили и женщины до сих пор сюда приходят помолиться о зачатии ребёнка.

Мой номер оказался уставлен свежими орхидеями, а на столах

ждали чаши ярких тропических фруктов и роскошного французского шоколада.

Развалившись на обитом шёлком диване я ел кумкваты и читал в «Вестнике» о том, как пассажиры «Империял» проводили ночи в Бангкоке. Анонимный австралиец, побывавший здесь в 1937 году, пошёл прогуляться по городу после ужина, когда «увы, было слишком поздно сходить в кино посмотреть Лорела и Харди [171](#)». Лорел и Харди! В Бангкоке! Вместо этого он направился «в кабаре, где исполнительницы напоминали гейш, не таких уж увлекательных из-за того, что я не понял слов, но даже и местным было не очень весело. После этого мы пошли в сад на крышу, это был то ли дансинг, то ли ночной клуб. У некоторых сиамцев ясные лица и очень грациозные фигуры, и все танцевали великолепно. Нам так понравилось, что я со стыдом признаюсь в том, что лёг спать всего за два часа до вызова к самолёту. Однако в самолёте весь день было так спокойно, что нам не хватало скорее упражнений, нежели отдыха».

Я рассудил, что знаю достаточно об ожиданиях мужчин, летевших рейсами «Империял» без женщин и детей, чтобы угадать, куда, если бы район красных фонарей Патпонг существовал в 1930-е годы, отправились бы большинство из них. Припомнив александрийский автобус, собиравший пассажиров по борделям по пути в аэропорт, я поймал такси в центр и спустя 20 минут после выезда из отеля пил пиво за деревянным столом в полутёмном подвале. Полная, мамочкиного вида, голая женщина, широко улыбаясь, раскорячилась на маленькой сцене, стреляя шариками для пинг-понга из вагины. У неё там было спрятано по меньшей мере полдюжины и она выпускала их по одному с такой мощностью, что они картечью пролетали над головами посетителей, отскакивали от противоположной стены и дико металась по залу, заставляя всех пригибаться. Я разделил столик с тощим, очкастым и задумчивым англичанином по имени Уолтер, который сказал, что он из Бэзилдона в Эссексе и прилетел сегодня утром особым туристическим рейсом.

— То есть, особым?

— Знаете, для, эмм, холостяков. Две недели в Бангкоке и Паттайя-Бич. Я увидел рекламу в журнале в парикмахерской...

Мимо его уха пролетел шарик.

— Ёб твою налево! Вы хоть когда видали, шоб баба такое вытворяла?

Снайперша, истратив заряды, поклонилась и раскинула руки, как оперная дива, под горячие и долгие аплодисменты. Большинство аудитории составляли тайские пары среднего возраста, во время представления потягивавшие коктейли, оживлённо перешёптываясь. Ещё была компания японцев и дюжина разных европейцев, трое из них — одинокие женщины. Крохотная тайка, голая и исключительно милая, запрыгнула на сцену и, под грохот Литтл Ричарда из динамиков исполнила безумное рок-н-рольное соло, вертясь юлой. Уолтер внимательно на неё смотрел, как будто наблюдая за странным дикарским ритуальным танцем. Тайцы аплодировали, держа руки перед лицами, как зрители на школьном концерте. Потом был небольшой перерыв. Танцовщица, не надев никакой одежды, подошла и села к Уолтеру на колени.

— Халло, сэкси! — сказала она, сняв с него очки и опустив их в стакан с пивом.

— О-хо-хо, — только и ответил Уолтер.

Он выудил очки и надел их обратно. По щекам текли золотые слёзы, а он сидел во фрунт, руки по швам. Вместо улыбки у него получилось что-то странное, отмороженно-похотливое. Мне показалось, что если он собрался на две недели удариться в распущенный разврат, ему нужно слегка расслабиться. Девушка, почуяв, что выбрала не того, спрыгнула и устроилась на коленях дородного японца, крякнувшего и обнявшего её как давно потерянную сестру.

Уолтер протёр очки белым платком с вышитой в углу готической W.

— Я думал, что она по мой бумажник, — дрожа, проговорил он.

— Думаю, она по кое-что другое.

Он протяжно вздохнул и отхлебнул пива.

— У меня джетлаг [172](#). Ночку как покемарить надо точно. Говно перелёт был. Эти тайцы... Сначала у них закончилось пойло, а потом, как я задремал, этот мелкий жёлтый шут вдруг меня будит и даёт, сука, сэндвич с джемом!

На сцену вышла женщина, показывая бутылку пива. Она как следует её потрясла, а потом дала зрителю, чтобы тот подтвердил, что пробка плотно сидит на месте. Он её попробовал открыть и со смехом вернул. Исполнительница, с модной причёской и ссадиной на одной из грудей, встала на колени и засунула горлышко бутылки глубоко в вагину, напряглась (ненадолго показав атлетическую мускулатуру), а потом с кряхтением потянула бутылку, вышедшую наружу с пеной и без пробки, которая через несколько секунд упала ей в ладонь. Овация вдруг сменилась озабоченным бормотанием, когда она взяла салфетку и промокнула себя, потом подняла вверх и показала следы крови. Лицо Уолтера заполнилось сомнением. Если среди тайских девиц это обычное дело, явно думал он, то соитие с ними похоже на сование своего прибора в электрический блендер. Он мрачно смотрел, как женщина выстрелила на двадцать футов очищенным бананом, повторив фокус несколько раз и остановившись только когда один из японцев поймал банан, откинулся в кресле и откусил кусочек. Завершила представление она, вылив внутрь себя содержимое пивной бутылки и удерживая целую минуту, сидя на корточках с набухшими на лице венами, пока не исторгла всё в голубую форму для запекания.

Через несколько минут последовало шоу. Девушка была молодой и симпатичной, а её партнёр длинноволосым и с весьма женственной фигурой. Это не мешало ему выглядеть настоящей секс-машиной, крутя девушку так, сяк, вверх, вниз и наперекосяк, и показывая столько невероятных поз и такую выносливость, что я почувствовал исходящее от аудитории недовольство. Когда парочка наконец ушла вместе с матрасом,

тайцы свистели и хлопали, но из другого угла донеслись аплодисменты совсем уж жидкие — большинство японцев выглядели совершенно деморализованными.

Уолтера это тоже не развеселило. Когда мы вышли, он принялся к тёплому, пахнущему бензином воздуху и спросил:

— Хотите массаж? Там в конце улицы должно быть хорошее местечко. У меня купоны есть.

Я отказался, пожелал ему удачи и поймал такси. Увиденное сделало любые эротические действия не желаннее попытки переплыть Ниагарский водопад в ведре.

Объявление на двери терминала внутренних авиалиний аэропорта Донмыанг запрещало «вход лицам, одетым нечисто» и «любые действия, беспокоящие или раздражающие авиапассажиров». Предупреждение казалось излишним: все, выстроившиеся к стойкам «Тайских авиалиний», — внутреннего перевозчика, — выглядели серьёзно и прилично, как клиенты в банке, а пассажиры и персонал аэропорта общались исключительно вежливо. Пахнущая лавандой девушка вручила мне посадочный талон со словами:

— Вы летите на Пинанг. Вам так повезло! Туда летит моё сердце, когда настроение плохое.

Я пообещал передать Пинангу её любовь, она улыбнулась и дотронулась до моей руки. Прежде чем сесть на рейс TH 4201, я пошёл искать г-на Сингкарна, управляющего аэропортом, с которым была назначена встреча. В администрации сказали, что он внизу, разбирается с неработающей багажной каруселью, но симпатичная секретарша предложила мне холодной колы и, пока я ждал, серьёзно объясняла мне приёмы тайского бокса, рассказывая о знакомом, коротышке сверхлёгкого веса, утверждавшем, что он может завалить в нокаут буйвола. Потом вбежал г-н Сингкарн, прищёлкивая языком в извинение и, потягивая чай, дал мне краткую вводную: Донмыанг примечателен тем, что у него две одинаковые параллельные полосы.

— Одна гражданская, одна военная, и они символизируют сотрудничество гражданских и военных. Когда Донмыанг в 1923 году, всего через несколько лет после Кройдона, официально стал международным аэропортом, здесь уже был штаб Сиамской королевской воздухоплавательной службы и лётная школа армейской авиации. Тогда всё было грунтовое, в дожди сильно размокало.

Он добавил, что авиация пришла в Таиланд в правление короля Рамы VI, окончившего Сандхерст технократа, настроенного на то, чтобы страна воспринимала летательные аппараты тяжелее воздуха всерьёз.

— Вся королевская семья с ума сходила от полётов. Один из его братьев лично обслуживал первый маршрут авиапочты из Бангкока в Корат, но он был принцем крови и король запретил ему летать. Так что ему пришлось отойти в сторону и надзирать за обучением, глядя на своих курсантов в небе, как на воздушных змеев.

Г-н Сингкарн рассмеялся.

— Первой иностранной авиакомпанией с регулярными рейсами была KLM. Потом пришла «Империял» — старая «Астрейя» прилетела в декабре 1933 года первым рейсом из Рангуна в Алор Сетар и Сингапур. Алор Сетар был главной остановкой, но иногда они летели через Пинанг. Когда в 1937 году пришли летающие лодки «Империял», они все летели через Пинанг. В Бангкок тоже залетали, пассажиров везли на баркасе к пирсу у отеля «Ориентал».

Оставив г-на Сингкарна, я отправился на борт 737-го «Тайских авиалиний». Треугольный знак над дверью указывал на благословение монахами, а салон цветом отделки напоминал тропический сад. Через иллюминаторы лился солнечный свет. Было совсем немного пассажиров и трое приветливых молодых бортпроводников — юноша и две потрясающей красоты девушки, которые смеялись и болтали, как будто готовясь к пикнику. На борту царил бодрое настроение и даже европейцы, трое или четверо, потихоньку расслабились. Когда запустились двигатели, костлявый

веснушчатый англичанин, сидящий через проход, прокашлялся и заметил, что утро весьма достойное.

У границы гражданской полосы мы притормозили, ожидая, пока «Геркулес» Королевских ВВС Таиланда взлетит с соседней, военной, проревев мимо нас, как будто обгоняя на шоссе. Мы сразу последовали за ним, резко набирая высоту над обширными и дымными окраинами города, а потом повернули на юг, чтобы через 75 минут оказаться в Хатъе. Сиамский залив сиял синевой, как ваза династии Мин, и был испещрён следами маленьких лодок, как будто тонкими трещинами глазури на фарфоре. Бортпроводники, такие же бодрые, принесли кофе и кексы с тмином, а англичанин рассказал мне, что летает этим рейсом каждые три месяца:

— Я вынужден это делать. У меня обычная тайская туристическая виза на 90 дней, а самый простой способ её продлить — выехать из страны, а потом вернуться и получить ещё 90 дней. Никогда никаких проблем. Тайцы очень благодушны в этих вопросах и это намного проще, чем возиться с видом на жительство. Так делает множество экспатов: на пару дней в Пинанг, а потом домой с малазийскими штампами в паспортах.

737-й гудел над перешейком Кра, готовясь совершить посадку около Сураттхани. Попутчик рассказал мне, что приехал в Таиланд семь лет назад и влюбился в страну по уши.

— Так и решил остаться. Это было спонтанное решение, принятое по пути в аэропорт на самолёт до Лондона, но я ни разу о нём не пожалел. Я был товарным брокером, и до сих пор у меня есть несколько подрядов — немного, так, чтобы платить за аренду. У меня есть скромное наследство и - кое-какие акции, так что живу неплохо.

Однако когда мальчикоподобный молодой стюард случайно задел его, доливая мне кофе, мой сосед ему улыбнулся так похотливо, что истинная природа привлекательности Таиланда в этом случае стала очевидной. Я выглянул наружу и увидел, что мы снижаемся над грязноватым заливом. Тени облаков плыли по воде, как нефтяные пятна. Самолёт лениво

развернулся над большой и плотной плантацией, где стройные ряды деревьев, — наверное, красного дерева, — уходили за горизонт, затем повернул против ветра и приземлился в аэропорту Хатъяя. Там были грузовые склады и сад, полный пальм путешественников 173 и банановых, красного гибискуса, розовых плюмерий и разноцветных цинний. Но диспетчерская вышка высотой в шесть этажей со зловещими чёрными зеркальными окнами ошетилилась суперсовременным военным радаром и антеннами специальной связи. Казалось, что она в постоянной боевой готовности. Взглянув на карту, я понял, почему: от Хошимина «МиГу» сюда лететь меньше часа 174.

III

В Хатъяе вышли трое тайских солдат и вошла большая группа немецких туристов, обгоревших на солнце и с охапками резных тиковых слонов и лаковых подносов. Эта крепкая, состоятельная и властная толпа практически подчинила себе самолёт: сувениры отправились на багажные полки, бортпроводникам выданы отрывистые приказы, а сами туристы, поглядывая на водолазные часы «Сейко», расселись по местам с уверенной фамильярностью корпоративных воротил в бизнес-джете. Руководитель группы, щеголеватый молодой француз в льняном костюме, сел позади меня, моргая от солнца и выпуская слабый, но стойкий аромат фиалок. Его группа приехала из Сонгкхла:

— Это большой курорт недалеко отсюда. Роскошные пляжи, отличные морепродукты и местные фрукты. Я знаю тамошнее руководство. Всегда хорошо к нам относятся. А почему самолёт не летит? Моя группа хочет попасть в Пинанг и остыть. В автобусе они сильно жаловались на жару.

20-минутная по расписанию остановка длилась уже на четверть часа дольше. Бортпроводники и молодой диспетчер посадки в фуражке с заливчатским заломом, напоминающим об пилотах американских бомбардировщиков Второй Мировой, стояли у двери, считая и пересчитывая посадочные талоны. Потом стюард включил громкоговоритель и сказал на сбивчивом английском, что на борту два нелегальных пассажира, которые должны немедленно показаться. Не получив ответа, он сказал,

что все должны показать свои билеты. Это было непопулярное решение — тем, кто положил свои сумки на полки, пришлось их доставать, встав с кресел. Двух нарушителей, — парочку в одинаковых гавайках в паре рядов позади меня, — нашли удивительно быстро, и стюардесса, уже не улыбаясь, категорично потребовала от них покинуть самолёт. Мужчина прокричал:

— У меня есть билет и годный посадочный талон! — но тщетно.

Пока диспетчер вёл их обратно в терминал, руководитель тургруппы сказал:

— Это немцы, но не мои немцы. Моим не пришлось бы выходить. Я знаю директора по продажам этой авиакомпании.

Через пять минут пара внезапно вернулась, дверь закрылась и мы порулили едва ли не раньше, чем они прошли на свои места. Руководитель группы, знакомый со сложностями билетного дела, расспросил их во время взлёта и, когда мы заняли эшелон, сказал мне:

— Случилось недоразумение. У них были билеты на более поздний рейс. Когда они поменяли их на этот, их имена не внесли в пассажирский манифест, так что при подсчёте посадочных талонов получилось два лишних пассажира. В этой части света такая чушь — не редкость.

Сегмент до Пинанга занял всего полчаса. Когда мы пролетели тайское побережье и шли над танкерами и контейнеровозами, степенно плетущимися между Андаманским морем и Малаккским проливом, стюард раздал малазийские въездные анкеты со словами: «Предупреждение. По законам Малайзии перевозчикам наркотиков — смерть». Мой веснушчатый знакомый через проход оживлённо болтал с красивым белокурым подростком, чья мать, тоже весьма хорошая собой, слушала беседу слегка нахмурившись — наверное, несколько обеспокоенная тем, как англичанин трогал за руку её сына. Француз наклонился к моему сиденью и сказал:

— Видели, что написано в анкете? Я знаю малазийского палача, встречал его в гольф-клубе в Куала-Лумпуре. Ещё знаю министра иностранных дел и пару султанов 175. Министр иностранных дел недавно разбил свой самолёт в джунглях. Он хороший парень. Малайзия — такая страна, где обязательно нужны связи, если хочешь чего-то добиться.

Где-то под левым крылом был Алор Сетар, одна из менее известных остановок «Империял». Первое время он был первым промежуточным пунктом после Бангкока и сейчас я направляюсь именно туда, но по превратностям современных расписаний добраться туда можно только через Пинанг и Кота-Бару, город на берегу Южно-Китайского моря 176. Лететь в Алор Сетар из Пинанга значит пересечь Малайзию с западного берега на восточный, а потом обратно, оказавшись в считанных милях от места вылета. Маленький тайский 737-й снизился над голубыми холмами на берегу яркого жаркого моря. Закрылки вышли над Баттеруорт-Филд, континентальной военной базой, потом мы пролетели над новым шоссе, ведущим через пролив на остров Пинанг, и через пять минут приземлились в аэропорту Баян-Лепас. Я прошёл за немцами по крытому телетрапу, получил штамп в паспорт от дружелюбного, но остроглазого пограничника и прошёл в терминал — высокое, воздушное открытое здание в стиле кампунга, сельского общего дома, прохладное и элегантное, отличный пример дизайна 177. Высоко под остроскатной тенистой крышей чирикали воробы.

Летающие лодки «Империял» класса «Эмпайр» садились в Глугоре в шести милях отсюда, ещё туда иногда заглядывали «Аталанты» «Армстронг Уитворт» в индийской ливрее, чтобы забрать пассажиров и почту с ответвления маршрута в Гонконг. Анонимный пассажир писал в «Вестнике»: «Первый участок на сегодня — над Джохором и Федеративными штатами Малайзии на Пинанг, где мы позавтракали на веранде Аэроклуба, проходил почти полностью над джунглями. В Пинанге мы взяли пассажира и почту из Гонконга, доставленные новым маршрутом “Имперских авиалиний” на самолёте класса “Диана”. Пинанг — привлекательно расположенный и на вид процветающий городок».

Я попросил энергичного молодого таксиста отвезти меня в отель «Истерн энд Ориентал», куда мы двинулись с большой скоростью. Водитель выкрикивал через плечо вопросы: где моя семья, сколько лет моей дочери, как зовут моего сына, учился ли я в Оксфорде, прилежны ли мои дети? Он сам прилежным не был, предпочитая учебникам автомобильные журналы, но сейчас он помогает своему усидчивому младшему брату деньгами на учёбу в университете Глазго на электроинженера, компенсируя таким образом собственную расхлябанность в школе. Пинанг, продолжал он, очень пробританский, я там буду чувствовать себя как дома. Чтобы это подтвердить, он стал перечислять названия улиц Джорджтауна, маленькой столицы острова: Тёрф Клаб-роуд, Белл-лэйн, Джалан Джонс, Роуз-авеню, Бридж-стрит, джалан Брик Килн, лебух Лейт, лебухрая Скотт, джалан Бразер Джеймс, Пирс-клоуз, джалан Эджкомб и Пиггот-роуд.

В вестибюле старого отеля «Истерн энд Ориентал» на Фаркухар-стрит было тенисто и влажно, без роскоши кондиционера. В 1929 году Ноэл Кауард и его друг лорд Амхерст, оба в шёлковых теннисных рубашках с монограммами и голубых беретах, зарегистрировались ровно на этой же большой стойке и с тех пор явно мало что изменилось. Та же самая золочёная клетка стонущего лифта подняла меня на третий этаж, выпустив на крытую веранду. Мой номер оказался в конце собственного коридора, где когда-то мои слуги спали бы на раскатанных матрасах. В похожей на пещеру смежной ванной комнате до установки водопровода и канализации гости обливались водой из высоких шанхайских кувшинов. Отель расположен в нескольких ярдах от морской набережной и, когда я открыл окна, комната наполнилась сонным плеском прилива Проливов. На горизонте растекался дым далёкого корабля, за водой на континенте возвышались туманные голубые холмы Кедах. Под окнами раскинулся волшебный сад с длинным подстриженным газоном с казуаринами, кокосовыми пальмами и маленьким бассейном, где учила плавать своего младенца симпатичная малазийка. Раздался короткий стук в дверь и вошёл грубовато--добродушный крепкого вида мужчина, представился горничным и пожал мне руку. Он начал распаковывать мою

сумку. Кое-какие вещи он отложил в стирку, другие в глажку. Зачем я приехал? Женат ли я? Учатся ли мои дети в школе? Прилежны ли они и слушаются ли учителей? Я сказал, что учителя жалуются редко.

— Хорошо, хорошо! — просиял он и поспешил прочь с охалкой одежды в стирку.

Я пошёл окунуться в бассейн. Малазийская девушка улыбнулась, когда я сказал, что ребёнок неплохо осваивает плавание по-собачьи, и серьёзно ответила:

— Он хочет научиться.

Вечером за пивом «Тигр» в баре «Якорь» я разговорился с пожилым, аккуратного вида и с подстриженными усами голландцем, в молодости работавшим на Пинанге, а сейчас, овдовев и выйдя на пенсию, приехавшим сюда из сентиментальности. В старые времена, сказал он, «И энд О» был средоточием светской жизни острова.

— Когда-то это был маленький пансион, но в конце прошлого века армянин по фамилии Саркис выкупил его. Это тот парень, который построил в Сингапуре «Раффлс» [178](#), он был немного экстравертом. Знаете? Когда здесь давали балы, он всегда танцевал венский вальс со стаканом виски на голове — и ни разу не пролил ни капли. Это был его главный трюк. Думаю, его иногда было сложно стерпеть. Его управляющим был китаец по имени Гинденбург. Этот Гинденбург всегда носил белые носки и чёрные шёлковые матадорские штаны, и причёсывался как кинозвезда двадцатых — много масла, плоский зачёс. Его тут вспоминали даже когда появился я, а это было сразу после войны. Гинденбург мог сделать всё: обналичить чек, добыть вам женщину, осадить ваших кредиторов, устроить приглашение в Дом правительства и даже вытащить вас из тюрьмы. Сюда приезжали все знаменитые англичане — Киплинг, Кауард, Моэм, все эти писатели.

Потом, с некоторой неохотой, он ушёл на малазийский культурный вечер, куда он купил билет, добавив:

— Думаю, будет довольно скучно.

Пассажиры «Империял» из Гонконга ждали в «И энд О» своего вылета по основному маршруту. Гонконг включили в сеть компании после жалоб в Палате Общин на то, как медленно ходит почта между Британией и Китаем. В Китай из Англии письма шли 19 дней, — их переправляла самолётами через Сибирь советская почта, — а вот обратно целую вечность, потому что почта Китая грузила их на очень медленные пароходы, шедшие через Суэцкий канал. Так что в 1936 году под давлением парламента компания создала дочернее предприятие ООО «Имперские авиалинии (Дальний Восток)» и отправила «Де Хэвилленд ДН.86» «Дорадо» из Кройдона в Пинанг на разведку маршрута. Почта из Лондона в Пинанге перегружалась на самолёт, летевший через Сайгон и Туран [179](#). Позже, когда часть территории, по которой пролегал маршрут, захватили японцы, «Дорадо» обстреливали истребители, а «Делию» — военные корабли. Склизкие узкоглазые оппортунисты из японского дипкорпуса ответили на британские возражения предложением немедленно прекратить полёты «во избежание дальнейших трений». «Империял» в ответ нарисовала на крыльях и фюзеляжах большие британские флаги и ДН.86 продолжали летать до октября 1940 года. Так что в авиационных кругах Пинанг оставил след.

Кобхэм тоже тут отметился, прибыв «как только солнце скрылось за горой позади города, так что чёткий скальный горизонт горы резко выделялся, обильно освещённый сзади. Мы сели в бухте, весьма спокойной, но, не найдя причала, бросили наш маленький якорь. Выяснилось, что мы прилетели раньше нашей телеграммы и к нашему прилёту не подготовились; оказывается, они не осмелились оставить наш причал снаружи, потому что три таких украли местные рыбаки за те две недели, что нас тут ожидали. Однако вскоре нам доставили якорь и мы зацепили его в спокойных водах.

Пинанг — очаровательный городок, заслуженно отмечаемый за идеальный порядок и чистоту. Выйдя из центра города, мы шли по широким и просторным улицам, утопающими

в великолепных деревьях. Везде, казалось, изобиловала листва, частично скрывающая виллы пинангских коммерсантов. Дом правительства здесь, наверное, один из прекраснейших на всём Востоке, с внушительным видом на большую гору за городом над газонами резиденции. Была чудесная лунная ночь и я очень хотел отдохнуть в этом замечательном месте; вместо этого мне пришлось за считанные минуты переодеться и отправиться с губернатором на важный ужин, где, по его словам, весьма желали моего присутствия».

Кобхэм не сказал, где давали ужин, но совершенно очевидно, что единственным уместным для такого случая помещением мог быть только «Истерн энд Ориентал». Сидя в обеденном зале, я представил, как его приветствовали компанейские мужчины в накрахмаленных рубашках и чёрных галстуках, сидевшие на высокооктановой диете из горячего карри и холодного спиртного. Но сейчас здесь сидели только одинокие командировочные и среднего возраста отпускники, не могущие себе позволить новых фешенебельных питейных заведений, снимающих сливки с торговцев предметами роскоши. Эти люди были тихи и немного печальны, и следили за собой, чтобы не повысить голос или не греметь ложками. Строгие молодые официанты двигались бесшумно, как священники, приносящие вино и вафли своим прихожанам. Мой официант доставлял не только еду, но и знания. Подавая блюдо с рыбой и ароматной лапшой он рассказал, что британцы называли Пинанг островом Принца Уэльского, но настоящее его имя, пулау Пинанг, значит «остров Бетельного дерева». Я записал это в блокнот, на что он одобрительно кивнул. В продолжение ужина меня не только отлично обслужили, но и снабдили множеством другой информации. Я оказался хорошим учеником и меня проводили улыбкой и пожеланием сладких снов.

Бар «Якорь» был пуст, не считая обрюзгшего американца средних лет с редющими волосами и носом, похожим на большую клубнику. Выпивоха, он определённо хотел выпить и сейчас, но был уже хорош, так что бармен отказался его обслуживать. Американец скандалил, выкрикивал оскорбления и стучал по стойке кулаком. Ниже шортов-бермуд видны были

варикозные вены, напоминающие карты эстуариев, текущих по дряблым, почти беломраморным ногам, которые надувались и пульсировали, как будто наполняясь фиолетовыми чернилами. Когда он продолжая кричать, свалил, я сказал бармену:

— Могли бы и ремня ему дать.

Но бармен лишь покачал головой и спокойно пояснил, что руководство отнюдь не одобряет жестокое обращение с клиентами.

Позже я вернулся в номер и некоторое время сидел у открытого окна. Узкая дорожка, оставленная на воде Проливов четвертинкой Луны расфокусировалась, когда уходящий каботажный катер пересёк её, весь в огнях и дымке дизельного выхлопа. Высокий прилив плескался и причмокивал под стенами набережной. Лёгкий, но порывистый западный ветерок иногда гремел пальмовыми листьями, как костяшками домино. Я отправился в постель и, засыпая, вспомнил историю, рассказанную официантом, полностью созвучную этому милому и немного эксцентричному острову. Когда Фрэнсис Лайт, британец, уговоривший султана Кедаха разрешить ему построить на острове сеттльмент [180](#), привёз индийских рабочих для расчистки места, они сильно приуныли от вида толстых запутанных джунглей со змеями и лихорадками. Лайт понял, что мужикам нужен какой-то новый мощный стимул, так что как-то утром он их созвал, под их взглядами набил большую пушку серебряными долларами [181](#) и выстрелил прямо в лес. Индийцы схватили топоры и вырубали заросли так быстро, что через несколько дней можно было приступить к строительству причалов, дорог и домов в этом жарком маленьком местечке, которым только что приросла Империя.

IV

Рейс МН 350 до Кота-Бару, выполняемый 737-м «Малазийской системы авиалиний» отправлялся из Пинанга в 17:50. Днём я сделал несколько телефонных звонков в поисках кого-нибудь, кто мог бы обрисовать мне картину довоенной авиации,

но никто из тех, с кем я общался, похоже, даже не знал, о чём я говорю. В баре «Якорь» перед обедом приветливый молодой малайец, работающий на «Вира Крис», чартерную авиакомпанию с лёгкими самолётами, объяснил, в чём дело:

— В авиации здесь только молодёжь. Люди постарше хотят спокойной жизни, так что они уходят. Конкуренция среди соискателей работы в авиации очень большая — на лётную и наземную работу берут только лучших выпускников и студентов. Ещё они должны быть в отличной физической форме, сильными и здоровыми, очень спортивными. Это самая престижная профессия в Малайзии.

В аэропорт я решил отправиться пораньше, чтобы попытаться там удачи; может быть удастся наткнуться на кого-нибудь, скрывающего наступление среднего возраста, и кто хотя бы признает то, что прошлое всё-таки было. Собирая сумку, я захотел избавиться от полудюжины хлопковых фуфаек и тяжёлого шерстяного свитера, взятых на случай вечерней прохлады в Северной Индии. Я предложил их горничному, который просто расцвёл и рассыпался в благодарностях.

— Но вы должны написать записку, а то руководство скажет, что я эти вещи украл.

Я взял блокнот.

— Хорошо. Что мне написать?

Он нахмурился и прочистил горло:

— Так: «Я отдаю шесть фуфаек и зелёный джемпер армейского вида, по своей доброй воле, горничному Мохаммеду».

Я поставил на этом документе дату и отдал. Он взял одежду и умчался, но почти немедленно вернулся, держа китайский складной бумажный веер, тонко расписанный ласточками и ивами:

— Это вашей мэм. Вы, пожалуйста, скажите ей, что это от Мохаммеда из «И энд О».

Спустя полчаса я приехал обратно в терминал Баян-Лепас, где яркие плитки крыши в традиционном стиле казались под солнечным светом покрытыми шёлковой патиной. Внутри я задал несколько вопросов, но все ответственные работники выглядели как подростки-марафонцы и ничего не знали об авиасообщении до изобретения реактивного двигателя. На перроне отряды школьного вида курсанток тренировались у стоянки трёх «Шорт Скайвэнов» [182](#), размахивая руками и царапая колени. С блестящими от напряжения лицами они ходили кругами, разворачивались, маршировали прямо и встречно, искренне готовясь стать следующим поколением лётных и наземных работников. Я сдался и вернулся в зал вылета.

Только когда я через несколько дней добрался до Сингапура, мне удалось отыскать ветерана, работавшего в Пинанге в имперские времена, — и чьи воспоминания, таким образом, относятся к этой части повествования. Гарольд Дж. Фоли, отставной старший офицер Тюремной службы Сингапура, высокий, стеснительный и обходительный человек, живёт со своей супругой Милли в загородном домике, окружённом маленьким, но цветистым садом. Пока Милли готовила стаканы лаймового сока, её муж рассказывал, что он бы в Пинанге старшим авиадиспетчером, когда это был единственный в Малайе аэродром с ночным заходом.

— Сначала это был просто газовый маяк на холме над полосой. Он помогал найти Пинанг в темноте, но никакого другого толка от него не было. Потом поставили граничные огни и прожекторы для освещения полосы. Сначала я попал туда на работы по строительству аэродрома, но в 1936-м меня отправили в Британию обучаться на диспетчера — теоретический курс в Хаме, а практику на Рингвэе в Манчестере. Потом назначили ответственным за управление воздушным движением с зарплатой в 40 долларов Пролиов [183](#) в месяц, дали мне радиостанцию, прожектор Алдиса и двух местных помощников. Я был совершенно счастлив, но никакой расхлябанности у меня на вышке места не было. Вокруг Баян-Лепаса были опасные холмы, которые держали нас на чеку. Сладкий ли ваш сок? Может быть, ещё сахара? Милли

принесёт.

Я заверил его, что напиток идеален.

— Мы любим наш пирог с лаймовым соком.

Я спросил, кто ещё работал в Баян-Лепасе.

— У нас был небольшой отдел таможенного и паспортного контроля. Ещё дюжина дорожных рабочих, которые занимались ручным трудом — косили траву, грузили и разгружали самолёты. Заправкой занимались ребята на старых цистернах «Шелл» и «Эссо», а бортовое питание обеспечивал «Истерн энд Ориентал», оттуда присылали напитки и превосходные сэндвичи. Предполагалось, что рабочие должны просто грузить сэндвичи на борт, но довольно часто уносили их за ангар, чтобы сперва попробовать, за чем следовала ругань со стюардами «Имperiал» и KLM. Я рабочих не осуждаю и должен признаться, что некоторые сэндвичи оказывались на диспетчерской вышке.

Он улыбнулся.

— Ещё были жалобы от дамы. Основным пользователем Пинанга была местная компания «Вернс Эйр Сервисез», летавшая на «Рапидах» в Сингапур, у которой бортпроводницей работала пинангская девушка. Перелёт занимал чуть больше трёх часов. Дважды в неделю пролетала KLM, ночной рейс из Джакарты садился ровно в 07:30. Какие бы плохие ни были условия, эти пилоты всегда касались полосы ровно по часам. Я с ними встречался, потому что они у меня брали метеосводку по маршруту. Смирнов был крупным плотным дядькой, немногословным, взгляд его всегда был отсутствующим, казалось, что он где-то далеко. Такое часто бывает у эмигрантов, но я так и не узнал, мечтает он о России или просто вернуться обратно в небо — Смирнову всегда было немного неуютно ходить по земле. Ещё я знал Парментие и его второго пилота Молла [184](#). Парментие был всегда корректен, в аккуратной белой рубашке и тёмных брюках — даже если ему пришлось лететь ночь вслепую сквозь тайфун. Однажды я летел в Сингапур на DC-2 Парментие. Штормило, и это был,

наверное, самый тряский перелёт в моей жизни, но я не боялся. Мы угодили в одну воздушную яму, которая, казалось, была до самой земли. И я помню, что я думал, что всё будет в порядке, потому что этот человек не мог разбиться [185](#).

Я спросил мистера Фоли о лётчиках «Империял».

— А, пилоты «Аталант». Был капитан Алдерсон, приятный человек, всегда любил поболтать. Капитан Моллард, знавший эту часть света так, что мог летать здесь с завязанными глазами. Капитан Лок — он был как голландец, никакой суеты, очень профессиональный, всегда садился ровно в 02:00, заправлялся, брал метеосводку и сразу вылетал в Сингапур. А капитан Пэйн всегда опаздывал. Он летал на лодках, приводнявшихся в Глугоре, который тоже был в моей зоне ответственности — я готовил освещение подхода и захода. Огнями были керосиновые лампы на четырёхфутовых буйках. Мы поджигали их спичками и сбрасывали с быстрого баркаса на 1 200-ярдовом участке, в начале и конце которого стояли лодки с прожекторами. Мы устанавливали связь со шкипером за 100 миль и, когда он был над нами, то кружил, пока я не сигнализировал ему прожектором Алдиса. Он подтверждал приём миганием своих посадочных огней. Если мы вдруг замечали препятствие, например, рыбацкую джонку или бревно, — мы всегда чистили посадочную акваторию и эти авралы в последнюю секунду были сущим кошмаром, — я запускал красную сигнальную ракету Вери, это было приказом прекратить заход. Лодки «Империял» прилетали в полночь и вылетали ровно в 03:00; они должны были быть в Сингапуре к завтраку в «Раффлз» и, пока самолёт заправлялся с танкерной лодки «Шелл», представитель «Мэнсфилдс», пинангского агента «Империял» отвозил пассажиров на берег на чашечку чая. С пассажирами я не общался. Всё, что я помню — уверенных, хорошо одетых людей, которые вели себя так, как будто у них много денег.

Потом жизненный уклад стал меняться. Когда летающая лодка ВВС «Сандерленд» (военный вариант «Эмпайра») совершила аварийную посадку в море в 60 милях от Пинанга при поисках выживших с двух бомбардировщиков «Виккерс Вайлдебист»,

столкнувшихся в воздухе у Алор-Сетара, мистеру Фоли приказали взять баркас и её искать. «Сандерленд» смог дойти за ним до Глугора по маслянистой воде на перегреваемых двигателях, но своим ходом.

При подходе японских захватчиков к Пинангу сингапурские власти приказали мистеру Фоли оставить Баян-Лепас. Он не подчинился:

— Япошки уже бомбили Баттеруорт на материке, так что я знал, что наша полоса единственная пригодная в округе, а потому посчитал, что её нужно держать открытой. Все мои сотрудники уехали, не считая одного индийца-помощника, за которым я присматривал, когда он был мальчиком. Нас называли дураками. Потом в полдень 11 декабря 1941 года, — в день рождения моей жены, всё всегда случается в день рождения Милли, — над аэродромом внезапно появилось звено из 12 истребителей. Мы подумали, что это Королевские ВВС и выбежали помахать, но это, конечно, были «Зеро» 186. Было очень шумно и страшно. Они выпустили несколько тысяч пуль, но весь ущерб от них был — убитая корова. Мы с индийцем пробыли там ещё 6 дней, питаюсь только печеньем, но других атак не было. Потом кто-то сказал, что Королевские ВВС перебрались в Сингапур. Оставаться дальше смысла не было, так что мы поехали в Джорджтаун, забрали Милли с телефонной станции, где она работала, и запрыгнули в последний поезд из Баттеруорта. Я работал на вышке в Калланге, новом аэропорту Сингапура, когда город пал. Японцы отправили меня обратно в Пинанг. Там всё было очень плохо. Четверых моих братьев в джорджтаунской тюрьме подвергали «водным процедурам», — это когда тебя заставляют выпить много воды, а потом прыгают у тебя на брюхе, — один умер. Меня в тюрьму не бросили, но пришлось встать на колени перед Судзуки, знаменитым головорезом, который бил меня ударами дзюдо. Я помню, как думал о том, что об этом нельзя говорить Милли; она ненавидела япошек и на Судзуки бы сорвалась. Но я вышел и подумал, что нет, это не для меня, так что ушёл и поднялся на холм. На холме у меня был друг и до конца войны я просто тихо жил там. Когда мы услышали, что япошки сдались, я спустился и вернулся на свою

вышку в Баян-Лепасе. И снова всё пошло своим чередом.

Сейчас, почти сорок лет спустя, пассажиры рейса MAS до Кота-Бару заполняли зал вылета — всего в нескольких ярдах от места, где стояла старая вышка Гарольда Фоли. Люди говорили шёпотом, самыми громкими звуками были похожие на лай команды жилистой женщины в очках, муштрующей девочек на перроне. Я заглянул в книжный магазин с полками, набитыми книгами по саморазвитию в мягких обложках: «Как стать лучшим менеджером», «Успех в финансах и бухгалтерии», «Играйте в снукер как чемпионы», «Кто хочет стать миллионером?», «Выигрывай в теннис», «Как выгодно вложить заначку», «Как сделать себя везучим» и «Устройся на эту работу!».

Объявили посадку. По телетрапу мы прошли в 737-й, где стюардессы, красивые и сильные на вид выпускницы курсов подготовки лётного состава, ходили взад-вперёд по проходу, проверяя наши ремни и захлопывая багажные полки. Наш маленький «Боинг» взлетел секунда в секунду, левой законцовкой крыла будто бы едва не задев в наборе высоты высокий зелёный холм. Шум и скорость нашего движения заставили сотни белых птиц сорваться со своих мест в лесу. Они рассеялись, как конфетти, а мы тем временем набирали высоту в сторону Баттеруорта, прошли Грик и направились к зелёным нагорьям и ярко-красной земле Малайзии. Стюардессы раздали кофе и сладкие жёлтые пирожные. Нас потрясло над неровностями высокогорья и всего через несколько минут после начала получасового полёта я увидел за другим берегом стеклянное под предвечерним солнцем Южно-Китайское море. Молодой человек в соседнем кресле, студент-стоматолог, рассказал, что Кота-Бару — дом предыдущего короля:

— Он султан Келантана. В Малайзии король меняется каждые пять лет. Султанов девять и они между собой выбирают нового короля, так что каждый царствует по очереди. Очень демократично. А ещё таким образом король не строит больших планов.

С выпущенными тормозными щитками и двигателями

на малом газе мы проплыли над ярким устьем реки, усыпанным островами, наша тень скользила между других, отбрасываемых треугольными лоскутными парусами рыбацких лодок. На обоих берегах были поселения. Мы зашли к аэропорту Пенгкалан Чепа над эстуарием, разделённым на безумное количество протоков, сливающихся на водянистом, очерченном пальмами горизонте. Неразговорчивый старик отвёз меня сквозь рощи кокосовых пальм в отель «Пердана», где бассейн был забит визжащими и плескающимися детьми. Поужинал я выловленной в тот же день макрелью на гриле и пудингом из джекфрута. В баре молодой пианист в смокинге играл по заявкам. Американская пара попросила его исполнить ноктюрн Шопена, что он и сделал между «Амор» и [Light My Fire 187](#). В баре были симпатичные девушки в поисках приключений. Я поболтал с местным предпринимателем, который сказал, что в Кота-Бару есть два знаменитых пляжа. Первый называется «Пантай Чинта Берахи», или «пляж страстной любви», а второй — «Пантай Дасар Сабак». Именно там, в 16:55 по Гринвичу 7 декабря 1941 года, за 95 минут до атаки на Перл-Харбор, Императорская армия Японии вступила во Вторую Мировую войну, высадившись с велосипедами, на которых войска поехали по длинной дороге до Сингапура. Когда я выходил из бара, пианист играл «Лунную сонату».

На обратном пути в Пенгкалан Чепа в 6:30 утра на следующий день мой водитель вдруг остановил свою дребезжащую «Тойоту» у маленького посёлка-кампонга и опустил стекло. Было ещё темно, а в воздухе висела резкая ночная прохлада. Он скомандовал:

— Слушайте.

Я услышал, как из тёмного кампонга доносится пение птицы, удивительно мощное и приятное. Сильный текущий голос заполнял машину, будто усиленный квадрофоническими динамиками. Водитель сказал:

— Это мербок [188](#). Мы ловим их в лесу и тренируем для большого конкурса в июне. Раннее утро — лучшее время для репетиций мербоков. Сейчас они поют по всему Кота-Бару.

Зал регистрации маленького терминала Пенгкалан Чепы открыт со стороны дороги. Полдюжины сонных фигур сидели в ожидании рейса в Алор Сетар, также известный как Алор Стар. Все таблички в терминале были на бахаса-мелаю и, выйдя из мужского туалета (Tandas Lelaki), через полуоткрытую занавеску молельной комнаты я увидел коленопреклонённого человека, что-то бормочущего и возбуждённо протирающего очки. Нас направили к самолёту через Pintu A. 737-й стоял на перроне с включённым светом, уютно гудя в полной готовности к вылету.

Мы взлетели сквозь клубы морского тумана. Атмосфера в хвосте самолёта, где сидел я, была компанейской и клубной, как в чайном домике. Мой сосед снял сандалии и массировал ноги, оживлённо болтая со своими друзьями. Половина нашего 35-минутного полёта проходила над южной оконечностью Таиланда; мы вернулись в малазийское воздушное пространство у Кампунг Пинанга, где по глубоким, заросшим джунглями долинам вниз катились пятна тумана. Они уступили место перспективе тенистых озёр и островов и, выглянув в иллюминатор, я увидел, что наш «Боинг» летит прямо под слоистым облаком, таким тонким, что хвост наверняка прорезал его верх как акулий плавник.

Мой сосед рассказал, что он страдает от хронических костных мозолей, и что лучшие лекарства продаются в аптеке «Бутс» в Соединённом Королевстве:

— У них тип-топ выбор лекарств от болезней ног, так что когда я еду в Британию, я закупаюсь. Я много раз там был. Я надзираю за благополучием студентов за границей, а там учится 60 000 малазийцев. Моё любимое место — Глазго. Отличный город!

Со свойственным им жужжанием кофемолки вышли закрылки и 737-й снизился над выжженными рисовыми стеблями к единственной полосе аэропорта имени Султана Абдул-Халима. В момент касания солнце пробилось через толсто облако и залило тёмный пейзаж призрачным красным светом. Тридцать или сорок красно-белых «Пилатус Турбо-Трейнеров»
189 стояли на дальнем конце поля, где пять взводов мальчиков

и девочек маршировали на утренних учениях, прежде чем помчаться в школу.

Поездка в город заняла полчаса. Я угодил в утренний час пик и, пока мы продирались через новомодные реверсивные и односторонние дороги, мой водитель внёс свой весомый вклад в алорсетарский концерт двухтональных гудков и сломанных глушителей. В высотном отеле «Мерлин» все завтракали и, ожидая освобождения и уборки своего номера, я спросил портье за стойкой, есть ли в Алор Сетаре музей. Он сказал, что да, здесь есть государственный музей, и предложил с телефона в вестибюле позвонить его куратору, г-же Набибе. Голос г-жи Набибы звучал оживлённо и дружелюбно, но с сожалением о том, что в музее нет ничего об аэродроме в довоенные годы.

— Это большое упущение. Я весьма интересуюсь авиационными делами и не отказалась бы его исправить. Может быть, у вас есть какие-нибудь фотографии или артефакты, которыми вы могли бы поделиться?

Я ответил, что, к сожалению, у меня нет ничего достойного витрин и спросил, есть ли кто-нибудь в Алор-Сетаре, кто мог бы мне помочь. Она предложила позвонить г-ну Азизану, нынешнему директору аэропорта. Он, конечно, молодой, но может быть что-нибудь знает.

Г-н Азизан сказал, что с удовольствием со мной встретится и поговорит. Я в «Мерлине»? Тогда он приедет, как освободится, в 14:00. В 13:50 он вприпрыжку взбежал по лестнице, — энергичный полноватый мужчина с тонкими усиками, сказавший, когда мы уселись в кофейне, что он первый малайский управляющий аэропортом. Он с пулау Лангави, острова прямо около берега, где правительство строит огромный, за миллиард фунтов, туристический комплекс с аэропортом, который сможет принимать 747-е со всего света. Г-н Азизан намекнул, что однажды он хотел бы вернуться домой и управлять им. 747-е! Самым большим посетителем Алор Сетара был удлинённый DC-9 в рекламном турне под управлением американского астронавта. Я спросил, кого именно, на что он пожал плечами.

— Не из высшей лиги, по Луне не ходил.

Он выпил кока-колы и сказал, что звонила г-жа Набиба и сказала, что я важный авиационный историк. Я рассмеялся и сказал, что я так, досужий писака, который сам разыскивает историков.

Он настаивал:

— Ну, она считает, что вы знаете о том, что было раньше в аэропорту Султана Абдул-Халима.

Я заказал ещё кофе и поделился своей невеликой подборкой фактов. Он не слышал о том, что «Империял» и KLM останавливались здесь на заправку и пополнение припасов, когда летали по первой магистрали между Бангкоком и Сингапуром. Не знал он и о происшествии с «Южным солнцем», — «Авро 10» «Австралийских национальных авиалиний» (авиакомпания, основанной сэром Чарльзом Кингсфордом-Смитом), — упавшим здесь 25 ноября 1931 года с грузом почты для Британии. KLM предложила довести почту, но какой-то малоангличанин 190 в местном почтовом отделении отказался на том основании, что у «Фоккера» неправильный флаг: для слуг Его Величества патриотизм был превыше пунктуальности. Так что бедному Кингсфорд-Смиту пришлось примчаться из Сиднея на «Южной звезде» и отвезти задержавшийся груз до самого Кройдона. Там он взял рождественскую почту в Австралию и полетел домой с таким попутным ветром, что, весьма характерно, опять побил рекорд скорости. Аэродром Алор Сетара тогда был просто бывшим рисовым полем, отвратительно болотистым, хотя пилоты могли в случае чего сесть на ипподроме, если основная посадочная площадка была подтоплена.

Собственно вот это и есть все мои знания о здешних местах, не считая Человека-с-Щипцами.

— Простите? — пробормотал г-н Азизан.

Я объяснил, что его наняли, чтобы чистить двигатели от мёртвых насекомых. Малазийское небо кишит этой

живностью, и старые «Атланты», гудя на высоте её полёта, засасывали их как пылесосы. В Алор-Сетаре к крылу приставлялась лестница и работник педантично вычищал четыре двойных безредукторных радиальных двигателя воздушного охлаждения «Мангуст» производства «Армстронг--Сиддли» от перемолотых останков стрекоз, мотыльков, жуков, летучих пауков, златоглазок, светлячков, саранчи, бабочек, — включая радужных палинурских парусников 191, которыми знаменита Малайзия, — а может быть даже и мигрирующих книжных вшей. Всех их выковыривал Человек-с-Щипцами, пока трава под ним не покрывалась блестящими кусочками, как после подметания в мастерской огранщика драгоценных камней.

Г-н Азизан сказал, что хотел бы показать мне свой аэропорт. Был замечательный солнечный день. Он ездил на новой «Хонде» и, пока мы пробирались по дорожной сети, рассказал, что он обожает всё японское. Курсы управления аэропортом в Японии только усилили его уважение к этой стране. Единственное, что с его точки зрения японцы делать не умеют — это готовить. Их еда, по его словам, так ужасна, что ему делалось плохо. Мы выехали из центра и помчались мимо «Комплекса Тунку Якоб», нового торгового центра, и дальше, прочь от города под огромным вермееровским небом, пестрящим комочками облаков и несколькими «Пилатус Турбо-Трейнерами». Г-н Азизан делил поле с лётным училищем Королевских ВВС Малайзии, но всё управление воздушным движением выполняли его гражданские работники.

— У наших диспетчеров самая высокая квалификация в Юго--Восточной Азии. У всех должны быть хорошие дипломы, отличные здоровье и слух, зрение 20 из 20 и хорошее цветовосприятие. Ещё чёткая дикция, хороший английский и способность быстро думать. — Он обогнал телегу с бочками масла под упряжью буйволов. — В прошлом году я одного чуть не лишился. Послал его на «Эйрбасе» из Пинанга в Куала--Лумпур в учебный полёт, но самолёт упал за 1 000 футов до полосы КЛ. Он выжил, цел и невредим, но когда вернулся, то спросил: «Эй, босс, на какую-такую учёбу вы меня послали?»

Он засмеялся и показал на ипподром, пустынный, не считая двух мужчин, доигрывающих партию в гольф.

— У меня 180 сотрудников, включая охрану, прошедшую спецкурс в колледже Пинанга. Весь багаж теперь просвечивают рентгеном дважды. Это стало правилом после того, как 737-й с нашим министром культуры на борту взорвался сразу после взлёта из Пинанга.

Мы проехали роскошную виллу в большом тенистом саду.

— Это дом нашего премьер-министра, датук сери 192 доктора Махатхира Мохамеда. До того, как уйти в политику, он был здесь врачом общей практики. Недавно нас посетил министр иностранных дел. Он квалифицированный пилот, тоже выжил при крушении своего «Пайпера 28» в джунглях. Его второй пилот и телохранитель погибли, а ему самому пришлось несколько дней идти пешком, питаясь только орехами и дикими фруктами.

Я заметил, что у малайзийских политиков насыщенная жизнь. Г-н Азизан серьёзным тоном ответил:

— О, да, они действительно энергичные. При крушении «Эйрбаса» в КЛ сам премьер-министр лично был на месте через несколько минут, вместе со спасателями оказывая помощь раненым. Мой сотрудник видел, как он работает в обломках и подумал: «Боже мой, это же сам премьер-министр!». Но не удивился. В Малайзии такие вещи вполне ожидаемы.

Дорога, длинная и прямая, шла вдоль густых плантаций каучуковых деревьев. Г-н Азизан свернул к терминалу — просторному новому зданию в тропическом саду, где, среди клумб оранжевых канн стоял на постаменте пожилой поршневой учебно-тренировочный «Провост» 193 с опутанными лианами плоскостями. Ресторан с парадным видом на пустой перрон был полон семей, болтающих под безалкогольные напитки с пирожными.

— Аэропорт — популярное место для прогулок. Людям нравится смотреть на самолёты и оборудование. Здесь они

видят, что Малайзия на острие технологий. Это им нравится.

Он подошёл к стойке и купил пару бутылок кока-колы. Девушки за стойкой еле двигались и зевали, портя тем самым демонстрацию новшеств, а кола оказалась тёплой. Г-н Азизан нахмурился и резко приказал им позвать инженера — сломанным холодильникам не место на технологической передовой Малайзии.

Я указал на несколько дюжин «Пилатус Турбо-Трейнеров» на дальней стоянке. Он ответил:

— Пока поставили 44. Только у Ирака и Мексики больше. Это лучший в мире учебный самолёт. Двигатель — газотурбинный «Пратт-энд-Уитни», пропеллер — трёхлопастной флюгируемый «Хартцелл» постоянного шага. Швейцарские испытатели перегоняют из с завода в Люцерне, по два борта с двумя пилотами каждый. Я их знаю, отличные парни. И конечно я знаю наших военных лётчиков-инструкторов. Мы готовимся открыть тут планёрный клуб — я вице-президент и многие из них записались.

Один из учебных бортов был на заходе. Пока мы за ним наблюдали, г-н Азизан сказал, что в планёрном клубе будут немецкие моторные планёры, потому что ветры в этой части страны слабые и неустойчивые. Действительно хороший ветер для планеристов — на восточном побережье, особенно в те месяцы, когда по Южно-Китайскому морю свистит юго-восточный муссон. Опытный пилот-планерист может сидеть там в потоках часами в полном спокойствии, как тарелка в шкафу. Внезапно один из «Пилатусов» пошёл вниз, как атакующий камикадзе. За считанные секунды до того, как хартцелловский винт постоянного шага просверлил бы дыру в полосе, инструктор выровнял и посадил самолёт с ударом, от которого тот заскакал по полосе весенним барашком.

— Ох! — воскликнул г-н Азизан.

Самолёт выровнялся, набрал скорость и снова взлетел. Мы смотрели, как убралось шасси и он улетел вдаль.

— Носовое колесо самоориентирующееся, с гасителем колебаний, — со знанием дела сказал г-н Азизан. А потом неожиданно заметил, что участки старой полосы британской постройки ещё можно разглядеть, хотя в основном она засажена рисом. — Нынешнюю ВПП 04 построили японцы. У них здесь стояли эскадрильи «Зеро» и бомбардировщиков «Бетти» 194.

Предвечернее небо окрасилось серебром. На юге собирались большие лавандовые облака, тяжелея будущим дождём. Из них вынырнул маленький объект, приняв по приближении к нам по кривой кряжистые очертания 737-го. Г-н Азизан взглянул на часы и одобрительно кивнул прибытию на две минуты раньше.

— Из Куала-Лумпура. Через полчаса пойдёт обратно, а потом, когда стемнеет, снова сюда дешёвым ночным рейсом.

Самолёт подошёл к торцу полосы 04, приподнявшись на ветру, как чайка, и мягко приземлился, залив грохотом окрестности аэропорта Султана Абдул-Халима, как тропическая гроза. Мы вернулись к «Хонде». Г-н Азизан узнал, что я никогда не видел вблизи каучукового дерева, и вознамерившись это исправить, помчался мимо маленьких кампонгов, прозрачных бамбуковых рощиц, извилистых коричневых ручьёв и прудов с дикими водяными лилиями. Мы проехали в тени Букит-Тингги, высокой, покрытой джунглями вулканической пробки, довлеющей над равниной, как перевёрнутая банка от йогурта. Г-н Азизан заметил:

— Плохое место. Полно змей. Но мужики туда ходят добывать камень. Мы называем его Холм 450, это высота в футах.

Эта высота, наверное, была главным ориентиром пилотов «Имperiал», — подумал я, вытянув голову и рассматривая её перпендикулярные стороны, — но в то же время и серьёзной опасностью в плохую погоду. Через четыре мили мы остановились у плантации и прошли сквозь плотные тенистые деревья. Г-н Азизан по пути показывал следы надрезов для отбора латекса. На большинстве деревьев висели стаканы для ночной дойки, а дорожки плотно устланы влажными

пожелтевшими листьями, как английский лес по осени. Г-н Азизан предложил мне потрогать кору: не чудо ли, что какое-то растение даёт такое богатство? На соке гевеи стоит благосостояние нации. Когда мы шли к машине, над нами пролетел 737-й на Куала-Лумпур, вспугнув рёвом своих «Праттов» сотни птиц, тихо сидевших в верхушках деревьев.

По пути домой сквозь сумерки г-н Азизан признался, что никогда даже не мечтал стать такой важной особой. Директор аэропорта Алор Сетара! Малайзия — страна, где упорный труд и целеустремлённость приносят плоды. Он возвращается в высшем обществе города, ходит к этим людям в гости, а они к нему.

— Нас объединяет служение обществу. Это сейчас очень важно.

Дорога провела нас мимо похожей на дворец бывшей резиденции британского районного администратора, которую сейчас используют для приёма важных гостей; потом мимо Плантаторского клуба — внушительного сооружения, массивно возвышающегося в полутьме. Мы остановились посмотреть. Европейских господ-туанов заменили богатые трезвенники--мусульмане, но воздух, казалось, до сих пор отдаёт запахами джин-пахита, махорки и сигарет «Кабестан», а разговоры всё так и идут о мировых ценах на резину, — которые, по замечанию г-на Азиза на выходе, пробивают дно. Вернувшись на улицы с реверсивным движением, мы проехали мимо двух примечательно вычурных эдвардианских деревянных построек — Королевского театра и театра «Империя». Первый заброшен, а второй превращён в кинозал. Здесь путешествующие труппы выступали с опереттами и музыкальными комедиями Гилберта и Салливана [195](#). У служебного входа мечтательные молодые экспаты ждали с охапками орхидей хористок из «Нет-нет, Нанетт» и «Шейха Аравии» [196](#).

Мы подъехали к отелю «Мерлин». Г-н Азизан уделил мне значительную часть своего дня, но помрачнел, когда я его поблагодарил и пожал руку. На лифте (с табличкой *lif bomba*) я поднялся в номер и заглянул в «Вестник» в поисках заметок об Алор Сетаре. Их было немного. Филип С. Раддер описал страну, — «тысячи маленьких квадратов, затопленных

рисовых полей, банановых плантаций и оловянных рудников», — но «Алор Стар, куда мы прибыли в 9:30 утра», отмечен только тем, что во время короткой остановки на дозаправку «на борт подняли корзины с ланчем». Я включил телевизор и посмотрел запись игры «Брайтона» против «Ливерпуля» в четвёртом раунде кубка Англии по футболу; матч проходил под английским зимним солнцем. «Брайтон» выиграл 2:0. За этим последовала реклама зубной пасты «Дарки» 197. Я посмотрел, как улыбающаяся малазийская семья в унисон чистит зубы, а потом спустился в кофейню поужинать. За соседним столиком в одиночестве сидела поразительно миловидная девушка, ела банановый сплит и хмурилась над книжкой в мягкой обложке под названием «Партизанская тактика на рынке труда».

V

В 8:35 737-й MAS набирал высоту, взлетев из аэропорта Султана Абдул-Халима сквозь дымку пасмурного утра. Хотя небо выглядело спокойным, оно наполнилось странными разнонаправленными потоками, от которых самолёт болтало продольно и поперечно. Рисовые поля далеко внизу казались мозаикой из зеркал и римского стекла. Лощёный молодой банкир в соседнем кресле сказал, что мы будем лететь 45 минут мимо Тайпинга, Айера, Телок Ансона и через реку Слим. Он летал тут несколько раз — за счёт банка, конечно, для которого это законные деловые расходы, вычитаемые из налогооблагаемой базы. Потом, без всякого вступления, он спросил:

— Сэр, вы видели когда-нибудь миссис Тэтчер? Вживую?

— Только издалека.

— Она мой идеал женщины, как девушка с плаката.

Я ответил ему тяжёлым взглядом.

— Я её очень уважаю. Какой стиль руководства! Какая смелость! И эти жёлтые волосы — очень аппетитные, я бы сказал. Мы в Малайзии ею восхищаемся.

Он прикурил сигарету «Кэбин 85» от щёгольской золотой зажигалки.

— Я хочу поехать в Лондон учиться на юриста, сэр. А когда вернусь, смогу брать по 160 малазийских долларов за подпись!

— Он вдруг хихикнул. — Столько люди должны платить человеку с британским образованием за имя на их бумагах. Один шесть ноль долларов!

Спустя полчаса мы начали снижение над полем, где, казалось, было сражение — изрытая красная земля и затопленные ямы. Я спросил попутчика, что там внизу происходит.

— Они моют олово. Дело доходное, но земля портится, сэр. Ещё долгие годы почва мёртвая. Олово — это очень хорошо, но есть мы его не можем.

— Миссис Тэтчер, полагаю, может.

Он неуверенно улыбнулся. Я посмотрел вниз на изуродованную пустошь, простирающуюся сквозь деревья и далеко вглубь холмов, как стройка огромного шоссе. Она ускользнула назад и сменилась обширной плантацией масличной пальмы. Тут и там среди бесконечных ровных рядов были расчищены маленькие площадки с домами на сваях; около одного из них человек карабкался на неосёдланную лошадь. Когда мы пролетали прямо над ними, лошадь встала на дыбы и человек спрыгнул обратно на землю.

Мой попутчик заметил:

— Все резинщики сейчас хотят заняться пальмовым маслом. Они приходят к нам в банк. Говорят только о пальмовом масле. Туда сейчас идут все умные люди с деньгами.

Через несколько минут, на заходе, мы прошли над участком плотных джунглей, покрытых гобеленовой патиной гармоничных зелёных оттенков.

— Это особо охраняемая земля. Туда пускают только специалистов по джунглям для исследований и наблюдений.

Там тоже была расчищенная поляна, всего в нескольких милях от периметра Субанга, аэропорта Куала-Лумпура, с почтенного вида свайным домом из дымчато-серого дерева под потрёпанной тростниковой крышей посередине. Там, видимо, живут специалисты по джунглям, окружённые огромными тихими деревьями влажного леса. Мне это показалось идеальным местом для жизни на пенсии, уединённым и мирным, пока я не вспомнил, что от громового рёва наших «Пратт энд Уитни» старый дом, наверное, дрожит как бубен.

Мы коснулись 11 397-футовой полосы Субанга с огнями управления полётом по кругу и параллельной аварийной полосой (пилоты в отчаянной ситуации должны устраивать крушение в отведённом месте). Вскоре я через Kounta Transit 198 вышел из аэропорта и направился в город по новёхонькой автостраде в *такси* «Тойота» с кондиционером. Куала-Лумпур очень красив и окружён зелёными холмами, но на фоне воинственной природы его пробок утренний час пик в Алор Сетаре выглядит благопристойным ралли ретроавтомобилей. Я заселился в отель с видом на ипподром и отправился в офис Дальневосточного картеля морских грузоперевозчиков. До него рукой подать и можно дойти пешком, а по пути я столкнулся с французским руководителем тургруппы, который сел в тайский 737-й в Хатъяе. Он только что отправил своих немцев домой и был в приподнятом настроении. Ещё прошлым вечером он напросился на какой-то приём местных воротил туристического бизнеса, где, к своему восторгу, встретился с королём.

— В этой стране нет знакомства важнее.

— И как он?

— Очень хорош, — ответил француз.

Мы обменялись рукопожатием и я поспешил на встречу с мистером Уильямом Куком, исключительно приветливым дальневосточником старой закалки, до войны работавшим в «Мэнсфилдс» в Сингапуре. Интересы компании простирались от владения торговым флотом и Сингапурской паровой прачечной до агентства «Имперских авиалиний».

Мистер Кук посмотрел на часы:

— Поговорим в каком-нибудь местечке с обедом. Поедем в «Собаку».

Он вызвал своего водителя и в машине сказал, что его сингапурская служба в молодости была исключительно приятным периодом жизни, прерванным японской армией. Перед падением города «Мэнсфилдс» использовала старый баркас «Импераил», — к тому моменту собственность новосозданной корпорации под названием «БОАК», поглотившей «Имперские авиалинии» в День дурака 1940 года, — чтобы переправлять беженцев через Малаккский пролив на Суматру. Кое-кто из сотрудников «Мэнсфилдс» успел только на последний рейс:

— На борту были доктор медицины Фрэнк Лэйн и Оливер Холт, крупный акционер и хорошо известный местный чудак. Оливер ненавидел коммерцию и забросил её полностью, чтобы посвятить себя образованию малайцев и милой маленькой плантации мускатного ореха на берегу.

Машина подъехала к просторному, уютного вида белому зданию, которое, несмотря на климат, атакующий кирпич и штукатурку подобно огнёмёту и водяной пушке, определённо стояло здесь с давних времён.

— Приехали, — сказал мистер Кук, выйдя и быстрым шагом проводив меня внутрь и вверх по лестнице в «Длинный бар», где заказал два розовых джина.

— Селангорский клуб, также известный как «Собака». Его основали сотню лет назад и с тех пор это выдающееся куала-лumpurское заведение. В 1922 году сюда пожаловал принц Уэльский и всех шокировал, танцевал весь вечер с красавицей-евразийкой с Цейлона. Каждый год здесь давали большой бал на день Святого Георгия и вносили огромные куски ростбифа, обложенные брусками льда с замороженными внутри красными розами.

Мистер Кук указал на балкон с видом на паданг, такой же

аккуратный и зелёный, как «Лордс» [199](#).

— Ноэл Кауард написал песню «Бешеные псы и англичане», сидя здесь и наблюдая за матчем по крикету.

Допив аперитивы, мы неспешно прошли к нашему столику. Мистер Кук останавливался по пути, чтобы поприветствовать других посетителей. Так же тепло он приветствовал и официанта и, когда на наших коленях расстелили, как облачения, накрахмаленные салфетки, сказал:

— Боюсь, я никогда не летал «Империял». Насколько я знаю, в Куала-Лумпуре остался только один их пассажир, его зовут Тан Шри Дато Мубин Шеппард. Это ирландец-мусульманин, живёт тут с 1928 года. Пока он не принял магометанскую веру и новое имя, — Мубин значит Мервин, — его средним инициалом было Фф. Значило, думаю, Ффолкс. Так что все его зовут Фаффаффом. Не в лицо, конечно, но так-то люди скажут: «Видел старого Фаффаффа?» или «Фаффафф вчера вечером был в отличной форме». Я с ним обычно встречаюсь здесь за обедом с карри по воскресеньям, и знаю, что как-то раз он летал в Саутгемптон на гидросамолёте «Империял». Думаю, что его воспоминания такие же, как у всех — сидишь в старой шумной машине, продающейся через внутренности дождевой кучёвки на 9 000 футов и всегда попадающей в самые интересные грозы.

Мы ели вкуснейшего цыплёнка карри, запивая его холодным пивом «Тигр», и говорили об общих знакомых и падении нравов и уровня морали в Британии. Множество таких бесед в «Собаке» звучало и раньше — и, конечно, у меня было то же тяжёлое чувство, что и у всех остальных в зале.

Позже, из отеля, я позвонил Тан Шри Дато Мубину Шеппарду и спросил, можно ли с ним встретиться. Он ответил, что бьётся за устав одного из многих местных обществ, где он председательствует; члены, вопреки его совету, хотят изменить правила вот ровно этим вечером, и ему предстоит драчка. Может быть, я могу заехать утром? Я объяснил, что мне нужно успеть на ранний рейс в Сингапур и предложил пообщаться по телефону.

— С удовольствием! — ответил он удивительно приветливым и моложавым голосом. — Вы же тот парень, который интересуется «Имперскими авиалиниями»? Билл Кук сказал, что вы, скорее всего, выйдете на связь. Он вам говорил? От Коломбо до Саутгемптона после войны. Это же тогда была «Имperiал»?

— «БОАК».

— А, вывеска другая, но люди те же. Так или иначе, это была одна из их лодок, очень спартанская после войны и ужасно тряская. Все мои напитки проливали всю дорогу. Обычно мы, нищие гражданские служащие, плыли пароходами R&O 200, но в тот раз меня задержали и пришлось возвращаться в спешке. Во время войны я был в лагере, — японцы отправили меня в Чанги 201, а потом на строительство железной дороги, — и несколько служащих Кэмпэйтэй, их военной полиции, особо старательно портили нам жизнь. Я слышал, что после капитуляции они удрали на островок около Суматры, так что подумал притащить их обратно, чтобы показать небо в алмазах. Потребовалось три экспедиции и я упустил последний пароход, на котором бывшие военнопленные отправились домой. Когда я не явился вовремя, моя жена начала строчить телеграммы с вопросами, куда я запропастился, так что меня посадили на самолёт. Мы сели на Ниле, думаю.

— Да?

— Я вам ничуть не помог, — весело сказал он, и, поняв, что его интерес к авиации минимален, я спросил о его именах.

— Это, старина, на самом деле титулы. «Тан Шри» султаны давали руководителям, он древний. Первый премьер-министр, Тунку Абдул Рахман, чью биографию я только что закончил, восстановил их для тех, кто принёс большую пользу государству. «Тунку» — высший титул, аналог графского, а «Дато» — третий по старшинству. Я дважды Дато — наверное, за организацию Национального музея после получения независимости и за множество книг о Малайзии. Моя область — декоративное и прикладное искусство, но ещё я написал автобиографию. Она называется «Воспоминания необычного

гражданского служащего». Ещё вам, наверное, стоит знать, что мне 80 лет.

В 5 часов вечера по Куала-Лумпуру ударила жуткая тропическая буря. Гром гремел над городом и отражался от холмов, а пушечные вспышки молний заставляли плотный муссонный ливень мистически светиться. Через улицу глубокая яма, выкопанная под фундамент офисного здания, наполнялась, как ванна. Машины ползли по бурлящей пенной воде, поднявшейся водоворотами до самых их дверей. Разгулялся ветер и на ипподроме начали бесноваться волны. Потом, как чудовищный оркестр, уходящий вдаль, гроза двинулась дальше, оставив серебряным холмам облачные шапки и туманные венцы. С моего места Куала-Лумпур казался так плотно усаженным деревьями, как будто его замаскировали от воздушных налётов. Я хотел бы тут задержаться, это милое место — но далеко не самая важная моя остановка, так что нужно спешить. От Брисбена, конечной точки маршрута, меня отделяют ещё 25 самолётов, и на каждый нужно успеть.

На рейс МН 603 до Сингапура поставили «Эйрбас А300», в который села этим жизнерадостным субботним утром всего пара дюжин пассажиров. После взлёта неприветливая стюардесса в обтягивающей форме из батика принесла мне кофе и маленький картонный пакетик с надписью [grim 202](#). Пока внизу скользила красно-зелёная страна, я листал «Золотые крылья», глянцевого бортовой журнал для пассажиров «МСА». Тема номера была посвящена малазийским птицам вроде райской мухоловки, лесной сороки и краснотупого бородастика, а раздел таможенной информации сообщал прибывающим пассажирам, что к не облагаемым пошлиной предметам относятся «не более 100 спичек» и «не более 1 пары обуви». Небесполезный шестизычный разворот под заголовком «Как не пропасть на Востоке» сообщил мне, что самолёт по-малайски — «капалтербанг» («хикоки» по-японски и «эроплано» на тагальском), банк — «банк», книга — «буку», автобус — «бас», кофе — «копи», а привет — «хелло». По-тагальски тоже «хелло».

Когда стюардесса забирала мой стаканчик, я подумал пропеть

«вы крим в моём копи», но она смерила меня таким свирепым взглядом, что я решил не рисковать и вернулся к чтению «Золотых крыльев». Колонка «В чём дело, док?» состояла из длинного ряда вопросов: «Когда вы путешествуете по воздуху, у вас “лопаются” уши или мир вокруг вас похож на карусель? У вас болят уши или слезятся глаза? Вы внезапно начинаете пукать и рвать, к собственному стыду и раздражению окружающих пассажиров?» Если у вас есть эти симптомы, то это отрицательная реакция заполненных газом полостей вашего тела на большую высоту. От воздуха в челюстях могут болеть зубы, а в пищеварительном тракте может быть резкая боль в желудке. Таким образом всем склонным к метеоризму стоит избегать «бобов, капусты, турнепса и брюссельской капусты» перед полётом, поскольку на 33 000 футов они наверняка надуют вас так же резко, как самонадувающийся спасательный плот. Я прочитал заметку, где утверждалось, что «французская императрица Мария Луиза могла шевелить ушами по своей прихоти и даже выворачивать их наизнанку», а потом отложил журнал. Он так называется, потому что MAS, сокращённое название «Малайзиан Эйрлайн Систем», на бахаса значит «золото» — удачное совпадение, которым обильно пользуются корпоративные журналисты компании. Если бы они придерживались экономических реалий страны, то название журнала должно было бы отсылать к крыльям резиновым или оловянным.

Маршрут проходил мимо Серембана и Малакки, а потом вдоль берега над Бату-Пахатом и Джохор-Бару. А300 легко летел в спокойном воздухе и безоблачном, не считая кучевой гряды на восточном горизонте, небе; наша высота была в четыре раза, а скорость в пять раз больше, чем у «Аталант», летавших по этому маршруту полвека назад. Компания «Сэр У. Г. Армстронг Уитворт Эйркрафт Лимитед» построила их в 1933 году специально для работы на тропических маршрутах «Имperiал». Согласно «Вестнику» это были «бесподкосные высокопланы, оснащённые двигателями воздушного охлаждения “Двойной Мангуст” производства “Армстронг-Сиддли” мощностью 340 лошадиных сил каждый. По техническому заданию “Имперских авиалиний” должны иметь крейсерскую скорость 118 миль в час и способность

выдерживать высоту 9 000 футов, если выключен один из четырёх двигателей, и при этом нести 3 000 фунтов полезной нагрузки, более тонны с четвертью». В каждом самолёте были места для командира, второго пилота, радиста и девяти пассажиров. За интерьер пассажирского салона отвечал «один из ведущих декораторов Великобритании». В нём были откидные кресла и звукоизоляция. Окна были «большими и из безосколочного стекла. Каждый самолёт оснащён уборной. Отсек для багажа и груза расположен между пассажирским салоном и капитанской кабиной управления, а также есть особый отсек для почты». Ещё самолёт оснащался вешалкой для шляп и сдвижной крышей.

Корреспондент «Сингапур Фри Пресс», летевший на «Аталанте» в Куала-Лумпур, сообщал, что «самолёт невероятно устойчив и лишь изредка встряхивается при попадании в воздушную яму, отчего внезапно немного теряет высоту. На серебряных крыльях мерно стрекотали двигатели со звуком нескольких больших швейных машин». На полпути вид дождевого леса в 9 000 футах ниже вдохновил его написать негодную прозу: «Нельзя не задуматься о чувствах обитателей джунглей, когда над ними пролетают самолёты. Все примитивные животные, не исключая человека, полнятся всепоглощающим страхом, когда случается некое явление, которого они не понимают». Он летел в Симпанг, на аэродром Куала-Лумпурского аэроклуба, куда иногда выполняла рейсы «Империал», переехав туда с городского стадиона для поло после жалоб султанов на то, что шум двигателей пугает их пони.

Когда мы начали снижение через разрозненные обрывки облаков, командир включил громкую связь и непринуждённым тоном выдал длинное описание сингапурской погоды, которую мы и так отлично видели. Его самоочевидное утверждение о том, что день сегодня прекрасный, вызвало стоны в заднем салоне для курящих. Мы летели над голубыми заливами и островами, и увидели автомагистраль, рассекающую Джохорский пролив надвое как по линейке. В лобовых стёклах автомобилей на мосту отражалось солнце — малазийцы ехали в Сингапур для субботних походов по магазинам, сингапурцы — провести выходные на малазийских пляжах.

Джохор-Бару на оконечности материка казался случайным набором высотных зданий. Когда над этим городом пролетал корреспондент «Фри Пресс», он отметил только «мечеть, выглядящую как маленькая безделушка, какую можно поставить на стол на веранде для украшения». Сингапурский конец моста, уставленный офисными небоскрёбами — это только прелюдия к самому Городу Льва, экваториальному Манхэттену, сияющему в утреннем солнце. Даже с 3 000 футов он выглядит свежеемытым и отполированным, чистым, как швейцарская кухня. Внизу бережливые, послушные и трудолюбивые люди строят и, чётко планируя размножение, — выпускникам университетов рекомендуется жениться на выпускницах, — передают наследникам своё экономическое чудо, а попутно приучают к аккуратности, штрафуя на 500 сингапурских долларов любого, кто обронит на улице автобусный билетик. Сингапур внушает к себе уважение — но не любовь. Мы прошли над Дорогами [203](#), где сотни танкеров, сухогрузов, пассажирских судов, контейнеровозов, кораблей с паломниками и каботажных пароходов-бродяг стоят аккуратными ровными рядами. Справа высился, как континент, огромный и туманно-синий остров Суматра. Вышли шасси и закрылки, в салоне включили музыку, мы промчались на малой высоте над пляжем Чанги с загрязнённой пятнами отходов водой, и мягко приземлились в международном аэропорту Чанги.

Новейший аэропорт Сингапура — удивительное место. Его 235-футовая диспетчерская башня короной возвышается над застройкой размером с город-государство. Горизонтальные траволаторы пронесли нас через гулкие залы к стойкам таможенного и паспортного контроля, а следом восемь конвейеров, похожих на гоночные трассы, выдали багаж. Я спросил чиновника, где парикмахер. В старом аэропорту Пая Лебанг на паспортном контроле флегматично сидела крепкая женщина в белом комбинезоне с коробкой ножниц и расчёсок. Любой длинноволосый мужчина, желающий попасть в Сингапур, стоял перед выбором: или моментальная стрижка, или ближайший вылетающий куда-нибудь рейс. Чиновник ответил:

— Парикмахер здесь, но сейчас у неё свой офис.

В магазине беспощадной торговли на выходе строгая костлявая барышня резко и холодно отказалась мне продать хоть что-нибудь: прибывшие из Малайзии не имеют права на сниженные цены. Я вышел на пандус зоны прилёта и взял такси, мы поехали по Ист-Коаст Парквэй, широкой новой трассе с междурядьем, уставленным ящиками; в каждом ящике цвели прекрасные цветы, ухоженные и политые, и ряды их тянулись на многие мили. Я непонимающе спросил водителя (в очках с золотой оправой), зачем это.

— Экстренная оборонная необходимость.

— Армия будет кидаться цветами?

— Если к нам вторгнутся, военные сдвинут ящики к краю дороги, которая превратится во взлётно-посадочную полосу. Её специально усилили, чтобы отсюда могли работать 747-е, да и «Конкорд» тоже.

Отель «Раффлс» так и стоит на Бич-роуд, 1 [204](#), хотя внушительная сингапурская программа расширения суши отодвинула пляж ближе к Суматре; о море, видимом из окон ещё чуть больше десяти лет назад, у отеля теперь остались лишь воспоминания. Я заселился в один из дешёвых номеров за Аркадой, а потом отправился в Пальмовый дворик за бокалом холодного пива «Тигр». Когда здесь нет толп из туристических автобусов, это одно из семи чудес света. Сейчас дворик, налитый утренним покоем, был пуст, и я сел, созерцая воздушное сооружение в духе французского ренессанса, окружающее зачарованный сад в кляксах теней 13 видов пальм. Голуби, зимородки, китайские черноголовые иволги и цветистые бабочки Иезавели [205](#) порхали между деревьями, а от запахов плюмерии и бугенвиллеи сознание цепенело, как от нервно-паралитического газа. Именно здесь, размеренно работая в утренней прохладе, постоянный клиент «Раффлз» Сомерсет Моэм написал, как считается, целиком или как минимум частично, «Луну и грош».

Несколько померкшая слава отеля во многом зиждется

на посетителях из числа великих писателей. Редьярд Киплинг в «От моря до моря» написал: «Провидение вело меня вдоль берега (пять миль, сплошь забитых мачтами и пароводными трубами) к заведению под названием “Раффлз-отель”, где кухня столь же превосходна, сколь безобразны номера. Да примут это к сведению путешественники. Питайтесь в “Раффлз”, а ночевать отправляйтесь в отель “Европа”» 206 (в рекламных буклетах нет его язвительной приписки «а ночевать отправляйтесь в отель «Европа» и того, что здесь отмечено курсивом). По официальной версии, Конрад 207 после завтрака сидел на балконе и листал «Стрейтс Таймс», где ему на глаза попала заметка о британских офицерах, бежавших с корабля с паломниками по пути в Джидду и тем обрёкших своих подопечных утонуть. Так зародилась идея, выросшая к 1900 году в «Лорда Джима». Руководство отеля не может доказать достоверность этой истории, но, с другой стороны, ему хорошо известно, что скептикам ещё сложнее доказать, что это неправда. В наши дни она возведена в разряд легенд и оставлена в покое — людям понятно, что «Раффлз» жиждется на устоях слишком почтенных, чтобы их просто так взять и подорвать.

Я допил пиво и пошёл проведать Дорис Геддес, всегда бодрую знаменитую австралийку, с которой я встречался в первый свой приезд сюда семь лет назад. Почти полвека она держала в Аркаде бутик, но сейчас он оказался закрыт 208. За ранним обедом в зале «Тиффин-рум» я сверился с вырезкой из собственной статьи о ней, тогда же написанной: «“Раффлз” был центром всего. Здесь останавливался лорд Наффилд, ставший большим другом. Он был так прост, что люди принимали его за таксиста. Ноэл Кауард заглядывал сюда с четырьмя своими друзьями поздороваться и посмотреть мои батики; он обожал ту чисто английскую чепуху, подспудно бурлившую здесь. Я проводила в “Раффлз” благотворительные модные показы, но самым успешным был показ на Дорогах, на корабле. Тут был флот и я сказала адмиралу: “Вы совершенно обязаны одолжить мне военный корабль”. Он ответил: “Дорис, дорогуша, в вашем распоряжении “Террор” 209. Получилось замечательное событие, там были все, кто хоть что-нибудь значил в Малайе».

У неё сохранилась программа с рекламой печенья «Хо-Хо», фильма «До свиданья, мистер Чипс» с Робертом Донатом и Грир Гарсон («он станет звёздной сенсацией 1939-го») 210 и «Имперских авиалиний» («До Англии меньше, чем за неделю»), а ещё фотографии всех светских красоток Архипелага 211 с беспечными молочными лицами — эти сливки английских поместий, переместившиеся в тропики.

За соседним столиком сидели и тихо разговаривали двое пожилых японцев с жёнами. Мне пришла праздная мысль: а вдруг они были здесь во время оккупации и отмечают, что старое заведение не очень-то изменилось. Незадолго до прибытия японских войск в «Раффлз», — отрядом командовал полковник по фамилии Накадзима, до войны торговавший здесь в Аркаде рубашками, — работники закопали всё гостиничное столовое серебро (включая большую вычурную тележку для мяса) в Пальмовом дворе и хранили непробиваемое молчание о том, куда же оно всё делось. Один из старших офицеров Кэмпэйтэй так заикнулся на этой тележке, что провёл большую часть войны в её поисках, иногда пытая работников и вызывая их на обязательные парады в честь этого предмета. Ещё им вменялось в обязанность собираться каждое утро в бальном зале, кланяться на восток и петь японский гимн; а каждый вечер в сумерках японские офицеры высипали нагишом на газон упражняться с мечами.

«Раффлз» основали в 1886 году три брата-армянина по фамилии Саркис 212, — один из которых открыл «Истерн и Ориентал» в Пинанге. Здесь подавали ужины в 18 перемен блюд, а завтраки состояли из овсянки, жареной рыбы, каре ягнёнка, птицы в пряностях, холодного мясного салата, отварных яиц, сыра, тостов, джема, чая и ликёра «Бенедиктин», так что вскоре британские экспатрианты стали считать это место своим. Саркисы с полным основанием хвалились, что они держат «единственный в Проливах отель с электрическим освещением, электрическими звонками, электрическими вентиляторами, просторными зелёными газонами и травяными теннисными кортами» 213. Ещё здесь были бесплатные площадки для катания на роликовых коньках, а среди тех, кто опробовал все эти прелести были король и королева Сиам,

российский великий князь Кирилл, султан Джохора и многочисленные британские адмиралы, сидя за стойкой «Длинного бара» наблюдавшие за своими флотами сквозь доньшки стаканов джина. Один из постоянных клиентов застрелил тигра в бильярдной; другой любил пересекать «Тиффин-рум» по столам, перепрыгивая с одного на другой не пролив чужого вина. А ещё один — французский миллионер, сделавший состояние на шампанском, — давал чаевые, выстраивая персонал у подножия лестницы и кидая пригоршнями золотые монеты.

Первыми авиапассажирами, прибывшими в Сингапур, — и поселёнными в «Раффлз», — были американский промышленник, владелец газеты «Балтимор Сан» Ван-Лир Блэк и его личный помощник Лео Бэйлайн. Они прилетели 29 июня 1927 года на зафрахтованном «Фоккере» KLM под управлением великого капитана Гейзендорфера [214](#), случайно повредившего хвост при посадке на поле Балестир-Плэйн. Пока Гейзендорфер чинился в мастерской «Объединённых инженеров» на Ривер Вэлли-роуд, Ван-Лир Блэк объявил собравшейся толпе, в которой были губернатор Сингапура сэр Хью Клиффорд и дипломаты, что просто путешествует себе по Дальнему Востоку. У него были смутные планы добраться подальше, — «Если захочется, так может и до Австралии», — но позже, долетев до Батавии, он передумал и вернулся в Амстердам. По заказу Ван-Лир Блэка «Фоккер» оборудовали коктейль-баром и длинноворсовым красным ковром, а каждое утро перед вылетом он заказывал в салон свежие орхидеи. Мистер Бэйлайн наблюдал за упаковкой и погрузкой корзин с провизией и, когда не подавал их содержимое, проводил часы в воздухе, изобретая и опробуя новые коктейли. Он говорил: «Мои обязанности на борту совершенно обычные. Я к этому отношусь так же, как если бы я был в отеле».

Что Блэк и Бэйлайн думали о «Раффлз», история умалчивает. Пассажиры, следовавшие за ними на регулярных рейсах «Импераил», делились заметками куда охотнее. Австралиец, проведший здесь ночь в январе 1937 года, написал, что «Отель “Раффлз” в Сингапуре, один из самых знаменитых в мире, прекрасно оправдывает свою репутацию. Размер и удобство

моего номера так меня удивили, что мне это показалось ошибкой. 17 квадратных ярдов и обставлен очень хорошей современной мебелью. Вчера был первый день Сингапурских скачек, так что на ужине и последующих танцах была толпа. За столиком рядом с тем, за которым сидели и смотрели танцы капитан Скотти Аллан (знаменитый пилот “Куонтас”, в понедельник он повезёт на юг почту) и я, были два очень щеголеватых сингапурских китайца, танцевавших с двумя красиво одетыми китайскими девушками».

А Филип С. Раддер в «Сидней Морнинг Геральд» писал так: «Нашей начальной точкой был “Раффлз”, романтический и старомодный, наверное, самый известный в мире отель. В 4 утра нас разбудили и дали утреннюю чашку чая; без промедления собраны сумки и не было ещё пяти, когда автомобили выехали из отеля. Было темно, Сингапур дремал. Спустя полчаса поездки через местные деревни и каучуковые плантации мы были на аэродроме. С обычными формальностями разобрались быстро, погрузили багаж, попрощались и все пассажиры поднялись на борт. Ровно в шесть капитан Моллард завёл четыре двигателя прекрасной «Афины» и вскоре большой корабль с рёвом помчался по освещённой факелами полосе. Через 20 секунд мы были на пути к Алор Стару, а я — к новым впечатлениям. Позавтракали в восемь часов на борту; каждому пассажиру в “Раффлз” собрали корзинку, и мы охотно налегли на кофе, булочки, сэндвичи, варёные вкрутую яйца и фрукты».

Хотя с момента моего отравления во «Втором исходящем» из Канпура прошла уже неделя, возникающая иногда резь в желудке предупреждала, что бактерии-террористы всё ещё сидят во мне, окопавшись и в полной готовности пойти в очередной мясной штурм. Таблетки немецкого доктора закончились, так что я отправился на поиски аптеки на улицах за отелем. Кругом росли огромные здания, возводимые крошечными фигурками, работающими на такой высоте, что, они должно быть, могут кивать пилотам самолётов, заходящих в Чанги. Это всё должно превратиться в «Раффлз Сити» и стать частью амбициозного плана создать в Сингапуре больше мест для размещения туристов, чем в любом другом сопоставимом

по размерам городе мира — с одновременным сносом всего того, на что туристы приезжают посмотреть. Бугис-стрит с её беспутно-стильной атмосферой и знаменитыми гуляющими трансвеститами уже срыли, и лишь в самый последний момент отсрочка спасла сам «Раффлз». Когда строительство завершится, отель будет окружён высотками, выглядя как вычурное французское пирожное на дне банки для печенья.

Я нашёл крошечную аптеку, пахнущую как лавка знахаря-травника, где пожилая китайка продала мне какие-то таблетки, заставив при этом расписаться в реестре ядовитых веществ. На выходе со мной поравнялся человек, предложивший купить у меня американские доллары. Я ответил, что у меня их нет. Пока мы шли, я отметил идущую вокруг стройку, на что он указал на маленьких людей на высоко лесах, и с грубым жестом сказал:

— Корейцы! Животные!

В номере меня ждали записки: одна подтвердила мою встречу с Гарольдом Фоли, работавшим диспетчером на вышке в Пинанге, другая — от репортёра «Стрейтс Таймс», желающего взять у меня на следующий день интервью. Время до визита к мистеру Фоли я скоротал в Пальмовом дворике. На траве загорал экипаж DC-10 «Алиталии»: два пилота с волосатыми спинами, тяжёлыми двойными подбородками и золотыми цепями на шеях, и две высокие блондинки-стюардессы, хлопчущие, как мамашки, намазывая маслом, поправляя полотенца на головах, заказывая (и оплачивая) напитки со льдом и шепча что-то потеющим на жару лётчикам, которые время от времени что-то кряхтели, но членораздельно говорить не пытались.

Тем вечером в баре «Тигр» я пообщался с австралийцем, с чьей точки зрения я выбрал крайне неудачное время для путешествия по индонезийскому архипелагу. К востоку от Явы и до западной части Тихого океана друг за другом гоняются тайфуны. Потом он спросил:

— А насколько далеко вы собрались?

— Тимор.

— О, нет, на Тимор вас не пустят. Там гражданская война [215](#), индонезийцы убивают людей. Даже журналистов. Пару лет назад военные угрожали каких-то австралийских телерепортёров.

Я об этом знал, но сказал, что посольство Индонезии в Лондоне пообещало мне, что проблем с посещением Тимора не будет. Он рассмеялся:

— Это официально они говорят, что на Тиморе всё спокойно и туда можно попасть просто так. А на деле вас просто не пустят в самолёт. Улавливаете? Это не их проблема, это ваша проблема, а с их точки зрения никаких проблем нет вообще!

В баре «Тигр» я на самом деле ждал англичанина по имени Майк Кинг, капитана 747-го «Сингапурских авиалиний» и друга одного из моих лондонских соседей. Приятный и сдержанный человек, недавно овдовевший, он когда-то работал в «Британских авиалиниях», но несколько лет назад решил, что хочет поработать на Востоке. Его дочь, авиадиспетчер-стажёр — среди лучших студентов своего потока, а недавно получила многодвигательный рейтинг в пилотское удостоверение. Майк время от времени летает в Лондон командиром «Сингапурских авиалиний». Скоро он услышит в эфире её голос: «Доброе утро, Сингапур два два, сохраняйте высоту и курс, пожалуйста», а потом она заведёт его на посадку в Хитроу — и этим Майк будет горд больше всего в жизни.

Мы прогулялись до киоска на набережной, где купили сате — обжаренные на шпажках курицу и свинину с чудесным ароматным арахисовым соусом.

«Сингапурские авиалинии», как сказал Майк, подходят его темпераменту больше «Британских». В БА, например, он должен был обращаться к пассажирам по громкой связи как «капитан Кинг», а сейчас говорит просто «это Майк Кинг из пилотской кабины» — что прекрасно поддерживает расслабленную атмосферу в экипаже, к которой он стремится.

Если, например, самолёт попадает в турбулентность, он прибирает тягу двигателей, чтобы поберечь нервы людей (так делают не все), а когда всё спокойно — выходит пообщаться с пассажирами, особенно в бизнес-классе:

— Эти ребята прагматичные и нагловатые, но с ними хорошо посмеяться.

За одним столиком с нами сидел австриец из Вены, занимающийся грузоперевозками, с молодым сингапурским руководителем своего местного офиса. Сингапурец выпил немало пива и, подслушав наш разговор, воинственно заявил, что у всех сингапурских 747-х европейские командиры, потому что иначе лондонский «Ллойд» не застрахует борта. Как нам такое? По его лбу к бровям стекал пот и с каждой секундой он всё больше кипел возмущением. Австриец успокаивающе сказал:

— Это, мой дорогой, неправда. Моим вчерашним рейсом командовал сингапурец, высокий, очень красивый. А теперь пей своё пиво и не бузи.

Майк пошёл домой, а я заглянул в «Длинный бар» в «Раффлз» пропустить стаканчик на сон грядущий. В прошлый раз, когда я здесь был, старый плантатор сказал мне, что это любимое место экспатов, чтобы сбросить на пару часов «бремя белого человека»:

— Помню парня по имени Джордж, весом в 19 стоунов, почти 20; он всегда заканчивал вечер, играя умирающего слона. После последней порции джин-пахита он говорил: «Смотрите», очень медленно падал с высокого табурета на пол и лежал. Это пугало незнакомцев, которым казалось, что ему плохо, но падал он как кот и, насколько я знаю, ни разу не пострадал.

Плантатор осушил стакан дешёвого джина и объявил, что идёт навернуть карри, а потом надавить на массу [216](#).

Сейчас же я отметил, что и он, и ему подобные канули в лету. Сегодня вечером «Длинный бар» забит туристами, в первую очередь японскими. Вошёл небритый, бедно одетый индеец,

замялся на минутку и потом подошёл ко мне:

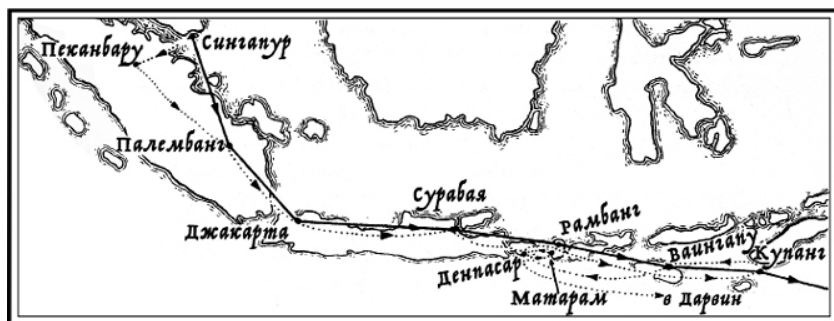
— Хотите занятный сувенир? — спросил он и достал из джутовой сумки 12-дюймовую статуэтку монаха в длинной мантии с капюшоном, выражением великой набожности на лице и молитвенно сложенными руками. Коробейник нажал потайную кнопку на спине и из складок мантии выпрыгнул огромный пенис, замерший в эрегированном состоянии. Японцы, и мужчины, и женщины, столпились вокруг с громким одобрительным смехом, а я пустился в долгий поход до своего номера, оставив позади отчаянный торг за фигурку. А, вот где я такое раньше видел: на Бугис-стрит, где самым загадочным явлением этой очаровательно-беспутной старой улочки были не пышные местные трансвеститы, а маленькие мальчишки, бандами патрулировавшие бары и клубы, чтобы играть в крестики-нолики на деньги; победитель получал всё. Они были безошибочны и непобедимы. В обратном самолёте я сидел рядом с эдинбургским бухгалтером, после многочисленных разгромов проведшим долгие бессонные часы, лёжа в кровати и пытаясь разгадать их систему:

— У меня диплом Кембриджа по математике, но я всё равно не понимаю, как мелким засранцам это удаётся.

Сингапур! Когда эти мальчишки вырастут и придут во власть на этом целеустремленном и амбициозном маленьком острове, все мы останемся не у дел.

5. ПО ОСТРОВАМ ПРЯНОСТЕЙ

От Сингапура до Дарвина



I

Ночью на Сингапур, подобно волнам бомбардировщиков, налетела череда гроз, наполнившая небо шумом и рябью вспышек. Спал я урывками, беспокоясь о Тиморе — знаменитой остановке на старом маршруте и начальной точке длинного перелёта над морем до Австралии; встречный ветер и тропические депрессии превращали этот участок в пролетаемый скорее на молитве, чем на крыле 217, когда руки сжимали штурвалы до побеления костяшек пальцев; пропустить его значило уменьшить убедительность всего моего путешествия. Но проснулся я оптимистичным светлым утром и, позавтракав, отправился в Пальмовый дворик на встречу с репортёром «Стрейтс Таймс». Ли Гёк Бой оказалась элегантной и сметливой разведёнкой, задававшей точные вопросы, пробегая по своим заготовкам со скоростью адвоката, готовящего записку к судебному заседанию. Начала она с того, почему я это затеял («Полёт был великим приключением — даже для пассажира», — написала она в анонсе на передовице неделю спустя 218. — «Заместитель главного редактора воскресного журнала-приложения к лондонской газете “Обозреватель” недавно прилетел в Сингапур на 24 часа, чтобы подготовить материал для своей книги об авиапутешествиях. “У морских путешествий есть давняя литературная традиция, но о путешествиях по воздуху книг почти нет”, — говорит он. Так что он решил такую книгу написать. — “Я описываю мир таким, как я его вижу, пролетая над ним. Это взгляд с высоты птичьего полёта”). Потом она расспросила меня о гражданской авиации 1930-х годов, логистике моего собственного перелёта («Билет “Британских авиалиний” мистера Фратера может

оказаться самым длинным авиабилетом из когда-либо выписанных. В нём 53 сегмента и это, несомненно, самый длинный билет, выпущенный “БА”. Турагент подал заявку в Книгу рекордов Гиннесса») и поинтересовалась моими ощущениями в целом («Исследование для этой книги — дело захватывающее, но утомительное. Он мечтает о домашней еде и вернуться домой к жене и двум детям-подросткам»).

После интервью мисс Ли сунула меня в свою машину и отвезла в аэропорт. Она живёт около Чанги и рассказала, что по указанию правительства вышла замуж за однокурсника, но дело не выгорело. Власти, кажется, не понимают, что в браке важен не только коэффициент интеллекта, а на мозгах свет клином не сошёлся.

Как только я с ней попрощался и вошёл в терминал, начался дождь — крепкий тропический ливень, дробью отскакивающий от окон и превративший перрон в море разлитое. Механики в дождевиках разбирали двигатель № 4 747-го «Британских авиалиний», стоящего у одного из ближайших выходов на посадку. Краска его выцвела, как у бродячего парохода; гудящую вспомогательную силовую установку в хвосте покрывала дымчато-чёрная сажа. У соседнего выхода готовился к вылету другой 747-й, сингапурский — такой чистый, что с его плоскостей, казалось, можно есть. Хотя запачканный и нелётный британский самолёт напоминал о рецессии и урезании бюджетов дома, всё равно он был сентиментальной ниточкой — я поймал себя на подсчёте дней до возвращения. Осталось пятнадцать, — и я вспомнил, что спустя всего пять часов после прилёта в Хитроу по расписанию я должен быть в крипте Собора Святого Павла на конфирмации моего сына. Сколько же вещей может пойти не так между «сейчас» и «тогда» — и добавил к беспокойству о Тиморе Собор Святого Павла.

На мокрую полосу плюхнулся тайский «Эйрбас». Огромное электрическое табло показало, что посадка на рейс GA 901 авиакомпании «Гаруда Индонезия» до Пеканбару и Палембанга, — где заправлялись самолёты лондонской линии, — начнётся через двадцать минут. При взгляде на залитые дождём акры Чанги кажется совершенно нормальным, что за 50 лет этот

аэропорт в амбициозном Сингапуре уже четвёртый по счёту. Первые рейсы «Империял» садились на авиабазе Селетар на северо-восточном берегу, но в 1937-м переехали в Морской и сухопутный аэропорт Калланг. Анонимный австралиец из Брисбена описывал его в «Вестнике»: «Пролетая над городом перед посадкой мы увидели недостроенный, но уже знаменитый городской аэропорт, который уже обошёлся более чем в миллион фунтов стерлингов, а кто-то говорит, что до открытия затраты составят от двух до трёх миллионов. После посадки на аэродроме BBC, которым всё ещё пользуется авиалиния, меня отвели на встречу с коммодором авиации Сидни Смитом, командующим в Сингапуре уже два с половиной года. Он прекрасно развивает военную авиабазу и консультирует местное правительство по строительству нового гражданского аэропорта. Он очень любезно попросил меня задержаться на обратном пути, чтобы показать мне ход работ и научить меня основам управления летающими лодками».

В Калланге были круглая травяная посадочная площадка, терминал, два ангара и бетонный эллинг, по которому летающие лодки «Эмпайр», прибывающие трижды в неделю из Саутгемптона, можно было вытащить лебёдками на сушу для обслуживания и ремонта. Пассажиров, переночевавших в «Раффлз», везли на самолёт в ливрее «Имперских авиалиний Куонтас» — новой компании, учреждённой в январе 1934 года, где у «Империял» было 50 процентов акций. Изначально «Куонтас» ограничивалась маршрутом от Брисбена до Дарвина, но в 1935-м, с хлипкими сухопутными «Де Хэвиллендами DH.86» британской постройки, они взвалили на себя ношу всей трассы до Сингапура. В апреле начались объединённые пассажирские рейсы из Кройдона в Брисбен, сократив время в пути до 12 дней и дав экономию в 60 часов. Два года спустя появление в парке обеих компаний «Эмпайров» уменьшило дорогу до совсем уж быстрых девяти с половиной дней.

В 1955 году Калланг закрыли, открыв новый аэропорт в Пая-Лебаре. Для его строительства вырубili 30 000 кокосовых пальм, расчистили 900 акров, переместили пять миллионов тонн грунта и соорудили дренажную систему, по которой

стекал дюйм воды за десять минут. Но этого было мало — как если бы спортивному клубу, нацеленному играть в первой лиге, выделили бы площадку уровня третьей. Так что власти реквизировали сонную военную полосу в Чанги и начали всё заново. Новый терминал громадой храма высоких технологий венчает самый впечатляющий аэропорт Юго-Восточной Азии. В его проекте заложено практически неограниченное расширение: теоретически искусственные острова позволяют удлинить полосы настолько, что вспомогательные ветроуказатели нужно будет ставить на Суматре.

Объявили посадку на Пеканбару. Вместе с одиннадцатью индонезийцами и сутулым костлявым голландцем я зашёл в автобус, покатавшийся сквозь муссон к одной из шестнадцати «дальних» стоянок; дворники не смахивали капли с лобового стекла, а просто меняли их местами, как если мешать соломинкой джин. Наш маленький «Фоккер Феллоушип» с двумя реактивными двигателями стоял между мокрым DC-10 «Свиссэйр» и 707-м «Эйр Ниугини» с пурпурной райской птицей на хвосте. Мы пробежали по трапу «Фоккера» в крошечный, залитый лужами тамбур. Пухлая, сердитого вида стюардесса в ярко-оранжевой форме подняла трап одновременно с запуском двух турбовентиляторных «Роллс-Ройсов». Самолёт прохлюпал сквозь ливень к кромке ВПП 02, развернулся к осевой линии и помчался, как запущенный с авианосца.

Через несколько секунд мы набирали высоту под ярким солнцем над искрящимся летним морем. Повернув голову назад, я посмотрел на чёрные тучи, висящие над Сингапуром, как привязанные аэростаты, и вспомнил, что где-то здесь приводнился и вышел на берег Кобхэм, официально принятый колониальным секретарём на ступеньках пирса Яхт-клуба. Тем вечером в его честь дали ужин, на который механик Уорд пришёл в одолженном фраке слишком большого размера и подколлотом булавками так тщательно, что несчастный парень получал принудительную татуировку всякий раз, когда подносил вилку ко рту.

Кобхэм и Уорд полетели на остров Банка недалеко от Суматры. Наш нынешний курс идёт севернее, над островом Рангсанг, где

торфяно-коричневые ручейки извиваются к пляжам, неся блёклую дождевую воду в море, и островом Педанг, вместе с Рангсангом и ещё двумя близлежащими островами составляющим схематичное изображение летящей птицы, складывающееся в яркую и точную зелёную мозаику. Бортпроводницы раздали картонные коробки с яичными сэндвичами с карри, маленькой банкой апельсиновой газировки «Швеппс» и плиткой молочного шоколада «Ван Хутен». За этим последовали индонезийские иммиграционная и таможенная анкеты. Последняя запрещала ввоз порнографических предметов или публикаций, и, как ни странно, все «печатные материалы с китайскими иероглифами».

Костлявый голландец, с которым я поменялся яичным сэндвичем на шоколадку, сказал, что запрет китайской литературы коренится в последствиях попытки коммунистического путча при поддержке Пекина в 1965 году. Это, в свою очередь, привело к всплеску борьбы с коммунизмом, при поддержке армии превратившимся в методичную пятимесячную резню. Хотя я впервые побывал в Индонезии, — первым рейсом «Куонтас» на Бали, — через четыре года после прекращения массовых убийств, в стенах всё ещё были дыры от пуль, а в воздухе — ощущение нереальности. Я узнал, что на охоте позволялось убивать не только коммунистов. Её использовали и для сведения личных счётов — семейных дразг, ссор с арендодателями и соседями, закрытия долгов; ожидаемая продолжительность жизни кредиторов, не ушедших в леса, внезапно стала не больше, чем у мотылька. На Бали оценки числа жертв варьировались от 50 до 100 тысяч, точных цифр не знал никто. По всей стране — полмиллиона, может и больше.

Тот мой визит совпал с периодом, когда люди, подобно пациентам, оправляющимся от шока, начали говорить о пережитом. В баре я встретил приятного молодого человека, который, слегка опьянев, рассказал мне, что он с двумя друзьями как-то вечером пришёл домой к своему школьному учителю и, пока тот наливал им лимонад, перерезали ему горло. Похоже, что учитель, — разумеется, неисправимый

маоист, — завалил мальчиков на экзамене по английскому. Я пересказал это голландцу, в ответ пожавшему плечами и ответившему, что таких историй выше крыши. Если живёшь в Индонезии, то слышишь их столько, что они теряют реальное измерение и значение.

Он сказал, что работает для нефтеразведочной компании и везёт с собой новую деталь для бурения, за доставку которой грузоперевозчики дерут целое состояние.

— Пеканбару — настоящая дыра. Место из тех, где у людей мозги плавятся. Первые симптомы — когда начинаешь завтракать джином и постоянно забываешь, как зовут твоих детей.

«Фоккер» прошёл на деревней Пераванг. Под нами был безжизненный простор зеленоватого болота, где иногда маслянисто блестела стоялая вода и крошечные парящие миазмы дымки. Голландец сказал, что там можно подхватить такие лихорадки, о которых медицинская наука и понятия не имеет. Болота сменились первобытными джунглями, а потом мы пошли на снижение, резко накренившись над просветом с городком. Серебристая жёсть на крышах домов собирала и концентрировала солнечный свет так, что он жалил глаза. Местечко выглядело неотёсанным передним рубежом и, не считая нескольких занюханных пальм, было совершенно лишено тени.

— Вот она, Жемчужина Суматры. Там внизу комары такие, что их укусы надо зашивать.

Я рассмеялся, а он улыбнулся в ответ:

— Ах, да деревенька-то не так уж и плоха. Как минимум местные дружелюбны.

Мы проскользнули над терминалом с зелёной крышей, на которой большими заглавными буквами красовалась надпись PEKANBARU, и вприпрыжку сели под наблюдением одинокой чёрной обезьяны, устроившейся на каштане. Прямо посреди объявления из крохотной носовой кухни «Фоккера», —

«Мы приземлились в аэропорту Симпанг Тига, Пеканбару. Всем пассажирам тута выйти; пассажирам, кто летит Палембанг на ентом самолёте, рейс GA 221 в 15:00, вярнуцца через час», — из динамиков раздался тяжёлый рок, и стюардесса раздражённо крикнула: «Я объявляю по громкой связи!». Двое пилотов, включившие переносной магнитофон, сидели, в такт прищёлкивая пальцами и постукивая по штурвальным колоннам. У молодого командира было на погонах три полоски, а у подростка-второго — одна. Когда мы выходили, голландец прокомментировал:

— Этот шум — «Мит Лоф» [219](#). Моя дочь это слушает, а у меня от такого только мигрень.

Жар перрона Симпанг Тига напомнил мне, что мы всего в 50 милях к северу от экватора. Воздух дрожал, как самовоспламенившись, и горел медленным, бесцветным пламенем. Голландец, наблюдая за разгрузкой своего компонента буровой из переднего багажного отсека, предупредил грузчиков, что он очень-очень тяжёлый. Они умудрённо кивнули, а потом удивлённо вскрикнули, когда груз упал на тележку, раскрошив свой деревянный ящик. Голландец вздохнул.

К терминалу вели две параллельные дорожки метров 150 длиной. Одна, обсаженная кустами, предназначалась для важных гостей; обе подвели пассажиров к гигантскому портрету президента Сухарто — генерала, разгромившего коммунистов и возглавляющего нацию. Портрет, сильно выцветший и потрёпанный, всё равно довлеющий над жарким пейзажем, смотрел на дорожки застывшим взглядом, как сквозь прицел.

У терминала дорожка с кустами упиралась в пустой и тёмный зал для важных персон, открытую сетчатую дверь которого подпирало ведро. Дорожка для простых пассажиров заканчивалась в пристройке таможенного и паспортного контроля. Здесь я официально въехал в Индонезию: мой паспорт с выданной в Лондоне визой проштамповали без единого слова. Низкорослый таможенник в мятой и пятнистой от пота форме сказал: «А, лични веш?» и мелом черкнул

на сумке тайный знак, не дожидаясь ответа. Мне, вместе с полудюжиной других пассажиров до Палембанга, велели ждать во дворике рядом с VIP-входом. Сперва, однако, я попрощался с голландцем, стоявшим с хмурым лицом и руками в карманах. Тележка с его элементом буровой должна была преодолеть шестидюймовую бетонную ступеньку и грузчики предложили взять её с разбега. Несмотря на его увещевания делать всё аккуратно и постепенно, они разогнались и тележка набрала такую инерцию, что, когда передние колёса ударились о ступеньку, круглый компонент вылетел спереди, разбив остаток ящика, и покатился обратно с шумом падающего дерева. Упрёки голландца утонули в смехе грузчиков, которые, балансируя штуковину на ободе, как старую крышку, наконец её подняли и закатали, раскрошив ступеньку в щебень.

Вылет на Палембанг всё не объявляли. Вместо этого один из пассажиров внезапно встал и медленно пошёл по дорожке к «Фоккеру». Через несколько секунд за ним последовала девушка с большой корзиной. Потом двинулся, опираясь на пухлую, кроткую жену сидящий, серого вида мужчина с пораненной ногой. Я предложил ему опереться на мою руку. Он молча принял приглашение, лицо его исказилось от боли. Через намокшие повязки сочилась кровь, сильно пахло гнилью. Когда мы дошли до трапа «Фоккера», его жена поблагодарила меня спокойной улыбкой, но ничего не сказала. Из кабины всё ещё доносилась рок-музыка. Впрочем, пилоты сменили кассету и теперь это был концерт «Роллинг Стоунз».

«Империял», конечно, первой открыла сообщение на участке Восточного маршрута от Сингапура до Австралии, но австралийское правительство настояло на праве назначения перевозчика, непосредственно работающего на этой линии. «Империял» объединила усилия с «Куонтас» чтобы участвовать в тендере, — к недовольству сэра Чарльза Кингсфорд-Смита, усилиями личными и своей авиакомпанией, «Австралийских национальных авиалиний», возившего корреспонденцию для Королевской почты между Англией и Австралией достаточно часто, чтобы увериться, что англичане решили ему подгадить. Кое-кто впоследствии посчитал эту нестыковку причиной

гибели Кингсфорд-Смита: утверждалось, что он, плохо себя чувствуя, но движимый отчаянием и необходимостью вернуть общественное благорасположение, предпринял очередную, — и закончившуюся печально, — попытку рекордного перелёта, будучи к ней совершенно не готовым. «Империял» и «Куонтас» объявили о своём соглашении в выпуске «Вестника» за ноябрь 1933 года, который я, пока «Фоккер» запускался и готовился к рулению, открыл и читал.

«Имперские авиалинии» и компания с ограниченной ответственностью “Воздушные услуги Квинсленда и Северной Территории” устроили “конкордат” “для создания объединённой компании, чтобы участвовать в торгах и, при победе в них, работать на участке англо-австралийского маршрута от Сингапура через Дарвин в Брисбен, и мы думаем, что нашим читателям будет интересно кое-что узнать об этой передовой компании.

Компания “Воздушные услуги Квинсленда и Северной Территории”, знакомая вам как “Куонтас“ [220](#), появилась в 1920 году, когда двое овцевладельцев из Западного Квинсленда, мистер Фергус МакМастер и мистер Эйнсайд Н. Темплтон, и двое пилотов, ранее служивших в Королевских австралийских ВВС, мистер Хадсон Фиш и мистер МакГиннесс, встретились в отеле в Брисбене, чтобы обсудить создание авиационного предприятия для обслуживания Квинсленда. Всех их заботила труднодоступность Западного Квинсленда, особенно зимой, когда из-за отсутствия дорог и мостов было невозможно никакое сообщение; хотя от побережья глубоко внутрь континента и проложены три железные дороги, они никак между собой не соединялись. Это основатели посчитали отличным поводом для создания авиатранспортной линии».

Далее следует несколько абзацев, описывающих рост компании от нерегулярных покатушек в глухомани до успешного перевозчика пассажиров (2 661 в 1932 году), почты и грузов. Статью завершало коммерческое предложение правительству Австралии с обещанием того, что новое партнёрство, в случае выигрыша тендера, обеспечит «самое лучшее из возможного воздушное сообщение между Австралией и Англией».

«Фоккер» набирал высоту из Пеканбару, — где, на самом деле, ни одна из этих компаний не работала, — и пересёк широкую медленную реку. Дверь кабины была открыта и я заметил, как наш мальчик-командир с восклицаниями оживлённо указывал вниз. Стюардесса поспешила вперёд посмотреть и, вернувшись, с улыбкой объяснила, что лётчики заметили тигра на водопое. Вдоль реки миль, наверное, на 50 тянулось всклокоченное белое облако дыма от пожара, пожиравшего дождевой лес — сандаловые, атласные, камфорные, железные, тиковые деревья, дубы, майтенусы и терминалии. В какой-то момент мне показалось, что я увидел вырывающиеся из деревьев языки пламени, но огонь внезапно соединился и взлетел, оказавшись стаей попугайчиков. Стюардесса принесла мне стаканчик ароматного и тёмного суматранского кофе и сказала, что этому пожару не один месяц. Тушить некому. Она знала и о других лесных пожарах, ещё крупнее, которые горят так давно, что пилоты используют их в качестве ориентиров, как холмы или озёра. Начинаются они из-за небрежных заготовителей древесного угля. Я попробовал кофе, на вкус оказавшийся смоляным и ударивший в голову, как ром.

Вдали справа под солнечной дымкой латунно поблёскивала ещё одна река. Шестеро моих попутчиков дремали в креслах. Большой старик лежал, вытянув пораненную ногу на колени жены. Девушка с корзиной что-то бормотала во сне. В нескольких рядах позади тощая измождённая девочка с розовой дужкой в волосах свернулась, как кошка, уткнувшись лицом в солидный зад своей матери. Её отец рядом дремал с открытым ртом, где в окружении почерневших культей зубов блестел золотом единственный резец. Одет он был в выдавшие виды шорты и заляпанный тропический шлем, как старый боец Вьетконга [221](#).

Сон пассажиров был примечателен тем, что ему не мешал дикий шум из кабины. Пилоты, оставшись на время полёта без магнитофона, развлекались, выкрутив на полную громкость радиостанцию — так, что салон дрожал от помех и бормотания бесплотных голосов. До меня доносились отдельные фразы: «Семь ноль один, проходим две тысячи», «Три ноль пробежка на поле» «Окей, Джакарта, принимаю шесть узлов попутного

ветра», «Семь два шесть, вы в глассе норма», «Доложите по курсу после прохода 3 000», а потом глубоко, театрально, напоминая Орсона Уэллса [222](#), раздалось: «Так точно, в нас ударила молния». Молния! Я напрягся, чтобы послушать дальше, но тут вклинился приятный и уверенный английский голос, запрашивающий набор высоты. Звучал он на средний класс и средний возраст. Пока я пытался представить себе его обладателя, — «Ровер», уютный отдельный дом в Рединге или Мейденхеде (удобно для Хитроу); может быть маленький побочный антикварный бизнес, — он утонул во всплеске других голосов, как оратор, заглушённый недовольной аудиторией.

Гладколиций, с глубоко посаженными глазами командир выбрался из своего кресла и прошёл на кухню за колой; я присоединился к нему. Он предложил мне сигарету с гвоздикой, а я спросил, попадала ли когда в его самолёт молния. Он ответил, что да, однажды, в 1977 году, когда он летел на маленьком «Де Хэвилленд Твин Оттер» [223](#) с Сумбы на Флорес. Раздался внезапный грохот, между пилотами пролетела шаровая молния, медленно прокатилась по проходу и вышла через хвост. Размером она была с пляжный надувной мяч и оставила в носу и хвосте крошечные дырочки. Командир добавил, что шаровая молния может заварить органы управления, превратив их в неподвижные артефакты наподобие чугунного забора.

«Фоккер» вошёл в зону турбулентности. Командир зажал сигарету во рту и, увенчанный гвоздичным дымом, вернулся на место, пристегнулся и громко, не попадая в ноты, запел:

Возле рек вавилонских

Мы сидели и плакали,

Мы со слезами там

Сион наш вспоминали [224](#).

Он приглушил радиостанцию и спел куплет ещё раз, уже так громко, что стюардессы захихикали и скорчили рожи. Самолёт болтался, но не беспорядочно, а сравнительно ритмично, как

камень-«лягушка» отскакивает поверхности пруда. От этого проснулась девушка с корзиной. Она потянулась, зевнула и, расстегнув пуговицы своей красной блузки, медленно размяла груди. Из корзины, лежащей на соседнем кресле, она достала завёрнутый в простыню свёрток и откинула верх, где виднелась бледная сморщенная головка спящего младенца. Младенец начал пить, но тряский полёт постоянно вырывал сосок изо рта; всякий раз с беззвучным упрямством младенец находил его снова. Тем временем «Фоккер» перестал трястись и поскакал по небу, как в стипль-чезе, подстёгиваемый странной силой, пинающей хвост из стороны в сторону, отчего самолёт болтало по курсу и тангажу. Второй пилот для равновесия вцепился в солнцезащитный козырёк, а командир продолжал петь:

Пусть слова наших ртов

И молитвы наших сердец

Восприимет же Твой взгляд

Здесь и днесь.

Далеко внизу я увидел на лесной поляне лагерь под жестяными крышами. От лагеря к трём зелёным холмам тянулись извилистые красные грунтовые дороги. Интересно, что обитатели этого далёкого местечка ищут в холмах? Остров Суматра, чудесно одарённый природой, производит треть индонезийской древесины, не считая изобилия каучука, кофе, чая, табака, пальмового масла, сизаля [225](#), бетелевого ореха, копры, капока [226](#), арахиса и перца. Недра прячут запасы нефти, олова, угля, бокситов, вольфрама, серебра и золота. Время от времени суматранцы, желая владеть этими щедротами сами, восстают и объявляют остров независимым государством, а президент Сухарто расстреливает зачинщиков и жёстко проходит по всем остальным. Выжившие возвращаются в лес и залегают на дно до следующего раза. Но, считают они, когда-нибудь настанет день их победы.

Мы влетели в плотное облако и земля пропала из вида, по иллюминаторам снаружи ячменным отваром текли капли

воды. Травмированный старик проснулся, следом и его жена. Она посмотрела на забинтованную ногу, лежащую у неё на колене, и потыкала набухшую, бесцветную плоть пальцем, как будто проверяя спелость фрукта. Её муж молчал и не шевелился. Лицо его было серым и покрыто каплями пота. Я счёл, что ему повезёт, если он доживёт хотя бы до конца недели.

Командир закончил петь и снова включил радиостанцию. Мы снизились, вылетев из облака в нескольких сотнях футов над болотистым просветом в джунглях, медно поблёскивавшим в тусклом вечернем свете. У границы полосы были полные мутной красной воды мелкие лужи. «Фоккер» коснулся полосы около ящикообразного, рабочего вида самолёта, который готовили к вылету. У подножия трапа меня ждали два человека, один в аккуратном льняном костюме для сафари, с тонким, умным и весьма аскетичным лицом. Он отвесил мне короткий вежливый поклон и протянул руку:

— Я Субиджанто, управляющий аэропорта Палембанг--Талангбетуту

Его спутник, маленький, с пышными усами и искоркой в глазах, подхватил:

— А я Суварсоно, старший брандмейстер.

— Добро пожаловать, — сказал г-н Субиджанто.

— Аэродромная противопожарная служба тоже приветствует вас! — объявил г-н Суварсоно.

Пока угловатый самолёт запускался, они сказали, что им из Джакарты по совету лондонского посольства пришла инструкция встретить меня. Под визг дымящих синим выхлопом турбин г-н Субиджанто прокричал мне прямо в ухо:

— Это совместное испанско-индонезийское производство, двадцатиместный самолёт для работы с коротких неподготовленных полос, CASA 212 [227](#).

— Чарли Альфа Сьерра Альфа, — выкрикнул старший брандмейстер Суварсоно. — КАСА!

Он произнёс «Сьерра» как итальянское «ке сера, сера» 228, с фатализмом, явно не подходящим для летательного аппарата тяжелее воздуха, разработанного испанцами и индонезийцами. Маленький, с низкими потолками, терминал был набит зеваками. Г-н Субиджанто сказал, что в Палембанге больше особо делать нечего:

— Это неплохое развлечение, — пробормотал он.

В полном глубоких луж дворе под капающими деревьями блестел новый внедорожник «Дайхацу». Г-н Субиджанто сел за руль и мы потряслись сквозь лес и на палембангскую дорогу. Мои спутники — не суматранцы; более того, оба относились к суматранцам презрительно.

— Грубое, неотёсанное мужичьё, — сказал старший брандмейстер родом с Бали.

— Очень суровые парни, — подтвердил г-н Субиджанто.

Поездка в город получилась долгой. Видимо, потому, что г-н Субиджанто оказался совершенно не знаком с машиной — казалось, что управление вгоняет его в ступор. Когда он захотел посигналить — включились дворники. Он хотел их выключить — но замигал фарами и поворотниками. Передачи же он переключал совершенно невпопад, втыкая высокую на крутых подъёмах и пониженную — с другой стороны на спусках. Первую милю удалось проехать с ручным тормозом. Иногда он выезжал на встречную полосу, за что суматранцы из своих набитых автомобилей на него орали и грозили кулаками. Занятый всем этим, я смотрел на пейзаж только краем глаза, отметив, что Палембанг выглядит зажиточным и упорядоченным. Старший брандмейстер сказал, что это центр нефтедобычи и денег тут крутится много.

Под ниспадающими небесами мы доковыляли до обширного серого города. Сопровождающие обречённо показали мне его со словами:

— Не такой уж он красивый.

Мы проехали мимо «Дикки Металс, Лимитед», оптики Л. Касума, аптеки Манджура и пекарни «Новая Голландия», а потом, после нескольких поворотов не туда, вызванных нерешительностью прищипывающего языком г-на Субиджанто, пересекли внушительный мост через Муси — очередную широкую коричневую суматранскую реку. На другом берегу старший брандмейстер заявил:

— Тут для вас ничего нет.

Мы не без труда развернулись и поехали обратно. Брандмейстер добавил, что мост по идее разводной, но механизм несколько лет назад заело и теперь большие корабли, поднявшись по реке из моря на 300 километров, вынуждены швартоваться ниже по течению. Один такой сейчас грузился на терминале нефти и удобрений «Петрамина».

Меня высадили у отеля «Санджая» и пообещали забрать в 8 утра. Это даст нам возможность пообщаться перед моим вылетом в Джакарту в 11:35. До их отъезда я спросил, что там на Тиморе. Вопрос оказался неудобным и подвис. Они покачали головами, посмотрели на часы и поспешили прочь. Было тускло и затхло. Начался дождь, распугав детей, кидающих камни в бродячую собаку. Когда я мылся, то заметил в ванной новый унитаз «Тото» западного образца, со всеми обозначениями и подробными инструкциями от японского производителя. Первый рисунок показывал палочкоподобную фигурку перед чашей, одной рукой держащую крохотный, не больше жёлудя в масштабе, член, а другую оттопырив от бедра. Чёрные стрелки показывали, что и крышку, и сиденье для этого нужно поднять. Стрелки на втором рисунке демонстрировали рекомендации изготовителя по сидению на предмете. Там человечек из палочек сидел в полуприседе, наклонив голову и сжав руки, но спокойствия в его линиях не было. Напротив — напряжение и опасение, как будто он внезапно столкнулся с не описанной в инструкции вероятностью поломки слива.

II

В XI веке Палембанг был пышной, вызолоченной столицей королевства Шривиджая, разбогатевшего на транзитной торговле с Китаем. Местные монархи, гордо числившие себя «варварами-вассалами императора», проводили время в коммерции и молитве. Были они столь набожны, что китайский паломник И Цзин хвалил Палембанг с его тысячей монахов как отличный центр изучения буддийских текстов. Сегодня, спустя столетия упадка, репутация города снова на подъёме благодаря нефти и удобрениям, — но остались и ниточки связей с прошлым. В фойе перед завтраком некто сказал мне, что он знает в Палембанге человека, ведущего родословную от королей Шривиджайи.

— В самом деле? — заинтересовался я.

— Конечно. Можете с ним познакомиться. Он торгует молниями в YKK Indonesia.

Этим утром г-н Субиджанто, похоже, нашёл общий язык с джипом. Мчась через глубокие лужи, оставленные ночным ливнем, он рассказал, что его аэропорт, Талангбетуту, пятый в стране по размеру и построен голландцами когда-то в 1930-е. Он ничего не знал о «Куонтас» и «Империял», летавших сюда, и совершенно этим не интересовался. Его мысли занимала единственная волнистая полоса, такая короткая, что с неё не могут взлетать DC-9 с полной загрузкой пассажирами, топливом и грузом. Несмотря на это ограничение г-ну Субиджанто всё равно удаётся каждый день отправлять и принимать в среднем 1 200 пассажиров, 11 тонн багажа, 10 тонн груза и тонну газет. Немалая часть исходящих грузов — палембангские речные крабы в Сингапур и множество красивейших тропических рыбок для аквариумов и коллекционеров по всему миру. Иногда аэропорт закрывается дымом лесных пожаров. У него в подчинении 326 человек, из которых 60 — служба авиационной безопасности, 54 в пожарной команде и 15 управляют воздушным движением. В обязанности людей на вышке входит управление подходом, аэродромом и, воздушными судами, пролетающими ниже 15

000 футов. Все летящие выше по идее общаются напрямую с Джакартой, но иногда Палембанг вызывают и они, чтобы уточнить погоду, местное движение или просто скоротать время. Аэропорт открыт с шести утра до девяти вечера, хотя ненаправленный приводной радиомаяк работает круглосуточно. На экстренный случай у дежурной смены пожарной команды, фанатичных картёжников, есть главный ключ от вышки. С его помощью они могут открыть все нужные двери, включить все рубильники и осветить Талангбетуту как на Четвёртое июля [229](#).

Старший брендмейстер Суварсоно ждал в кабинете г-на Субиджанто, затемнённом и утончённо-аккуратном. Он похлопал меня по спине и встретил как старого друга. Г-н Субиджанто махнул мне, указав на кресло и поднял трубку оранжевого телефона, чтобы уточнить, вовремя ли мой вылет. Старший брендмейстер улыбнулся и спросил:

— Сколько лет вашему сыну?

— Четырнадцать.

— Может ли он мне написать письмо? Это будет очень полезно для моего английского.

— Я спрошу его.

— В пожарном деле английский — язык номер один. Моя лучшая пожарная машина — английская, «Чабб». Полностью автоматическая. Скажите сыну, что я отправлю ему хорошее фото своего «Чабба».

Г-н Субиджанто закончил говорить по телефону и побрызгал микрофон аэрозолем «Лав Фрешфон».

— DC-9 по расписанию.

— Сколько вам лет? — спросил старший брендмейстер. — Простите, сэр.

— Сорок семь.

— Г-н Субиджанто моложе. Но выглядит много старше. Много волнуется. Знаете, почему? Дочери. Угадайте, сколько их у него?

— Суварсоно — балиец, — пробормотал г-н Субиджанто, доставший мешочек ароматизированного суматранского табака из кармана и крутивший самокрутку. — Они все прохвосты. Он облизал кончик пальца и тщательно собрал табачные крошки со стола. — У меня семеро детей.

— Дочерей, Субиджанто! — настаивал старший брендмейстер.

— Четыре, — хрипло сказал г-н Субиджанто. Большие. — Наверху просвистел реактивный самолёт. — «Фоккер», — добавил он.

— Из Медана, — продолжил брендмейстер.

Они одновременно посмотрели на наручные часы и хором сказали:

— Опоздал.

Начался дождь. Потоп колотил по широким листьям папайевых деревьев возле маленького домика метеослужбы напротив, пригибая их и заставляя набухшие зелёные плоды блестеть, как нефрит. Искры от сигареты г-на Субиджанто светлячками летели в полумраке. Вошли две девушки с чёрным кофе и тарелками с пирожками. Одна была потрясающей красоты, другая — неприметна, усердна и пухловата. Г-н Субиджанто подпрыгнул и выкрикнул:

— Эти барышни — из административно-хозяйственного отдела.

Он указал на красотку:

— Эта английского не знает, так что вы ей не годитесь. А вот эта учила. Так что она сейчас будет говорить.

Неприметная девушка вдруг смущённо мне улыбнулась и сказала:

— Сэр, пирожик чилловый.

Старший брандмейстер хлопнул в ладоши и воскликнул:

— Отвечайте! Отвечайте! Обязательно практикуйте её!

Я прокашлялся:

— Почему же пирожик чилловый?

— Йа зделат чилли, — ответила она, покраснев и широко улыбнувшись: мы беседовали! — Очочостри, — добавила она.

Я, наконец, уловил смысл. Она испекла пирожки с чили, достаточно острые для официального предупреждения. Поняв, что меня проверяют на прочность, я сунул один в рот. Через несколько секунд я выдохнул в сторону старшего брандмейстера просьбу немедленно прислать его чаббовский автобрендспойт, чтобы меня потушить. Он сочувственно рассмеялся, взял тарелку и раздал пирожки. Пока все ели их как безе, без всякого напряжения, он признался, что его любимая книга тоже английская — «Правда о Великом лондонском пожаре» [230](#).

— О, сэр, — пробормотал он, — я обожаю читать о больших пожарах.

DC-9 «Батам Агам» авиакомпании «Гаруда» прокатился по волнистой полосе г-на Субиджанто и пошёл вверх прямо в слой перистых облаков. Сразу после этого он из него выбрался, но вошёл в следующий, возносясь слой за слоем, пока не выровнялся в плотной голубой дымке, такой непроницаемой, что нельзя было отличить море от неба. Хотя два турбовентиляторных «Пратт энд Уитни» гудели в хвосте, ощущения движения не было, «Батам Агам» казался неподвижным, как стрекоза во льду. Ощущение нереальности только усилилось, когда капитан включил громкую связь и беспечно сдвинул десятичный знак:

— Мы летим на 7,2 скорости звука.

4 000 миль в час! На эту потрясающую новость окружающие

пассажиры никак не отреагировали. Затем командир спокойно добавил:

— Наша высота 35 000 футов. Прогноз: облачно всю дорогу, — и выключил микрофон.

В 50-минутном полёте две девушки раздавали шоколадки «Ван Хутен» и кофе. Вторая часть маршрута прошла над Зондским проливом — морской дорогой, разделяющей Суматру и Яву. Справа, невидимый в дымке — Пулау Раката, островное владение Кракатау. Это самый беспокойный из 130 действующих вулканов, артиллерийскими огневыми позициями окаймляющих индонезийский архипелаг. После трёх месяцев бурчания, в 10 утра 27 августа 1883 года, Кракатау, наконец, взорвался. Взрыв, услышанный за 2 200 миль отсюда, в Австралии, вызвал приливные волны у берегов Южной Америки и выбросил в атмосферу столько пыли, что температура Земли на несколько лет снизилась на полградуса Фаренгейта. Пыль разнесли «ветры Кракатау» — череда скоростных воздушных потоков на высоте 20 миль, дувших со скоростью 110 миль в час на восток, и названные так, когда они стали повсюду окрашивать вечернее небо диким водоворотом красок блестящего пепла и скальной крошки, показывая миру гавайские закаты от полюса до полюса. Сейчас Кракатау продолжает нервировать окрестности гулкой дрожью и периодическими выбросами. Глядя на сернистую голубую дымку, я задумался, не раскочегаривается ли он тайком снова.

Мы направлялись в аэропорт Кемайоран, где пилотам, заходящим на ВПП 08 и 35, нужно внимательно отнестись к тому, что «маленькие бумажные воздушные змеи встречаются на высотах примерно до 300 футов». Экипажи австралийского маршрута восприняли бы их со всей серьёзностью — они летали на хрупких маленьких «Де Хэвилленд DH.86», построенных из фанеры в большой спешке; прототип заказали 23 сентября 1933 года, а первый испытательный полёт он совершил на аэродроме Стаг Лэйн всего три с половиной месяца спустя. DH.86 сконструировали, по словам «Вестника», специально, «чтобы “Имперские авиалинии” и “Куонтас” выполнили условия тендера на продление существующего

маршрута от Сингапура до Порт-Дарвина.

Это самый быстрый 4-двигательный лайнер из когда-либо построенных в любой стране мира, подтвердивший максимальную скорость свыше 170 миль в час. С большим запасом мощности он сможет пересечь Тиморское море (участок открытой воды длиной более 500 миль, представляющий наибольшую трудность для авиAPERелётов до Австралии из Сингапура) менее, чем за три часа.

Один большой салон не более чем на десять пассажиров исключительно комфортабелен. Особое внимание уделено вопросу вентиляции — у каждого пассажира есть свой вентилятор, управляемый им самим. Экипаж из командира и второго пилота помещается в полностью закрытой кабине. Четыре шестицилиндровых двигателя “Цыган”, каждый на 200 лошадиных сил, установлены на передней кромке нижнего крыла. Со всеми четырьмя двигателями подтверждена возможность полёта на высоте почти четырёх миль над землёй».

Мы же сейчас снижались так же, как ДН.86, мимо яванского городка Серанг, подходя к Джакарте над Дорогами и портом Танджунг Приок. На заходе в Кемайоран мы прошли над трущобами с крышами из оранжевой черепицы, весьма милой под рассеянным дымкой солнечным светом. Из открытой двери кабины вырывались облака пара, пока мы рулили мимо луга, заваленного остовами «Дакот», «Вангардов», «Френдшипов» и ещё чего-то ржавого и искорёженного до неузнаваемости.

Я вышел из самолёта и отправился на поиски пресс-секретаря «Гаруды», в итоге найдя его на своём месте в светлом административном здании за терминалом. В полутёмном тихом кабинете, заваленном пыльными стопками бумаг, сидели трое мужчин. Один из них встал и протянул визитную карточку с надписью «А. П. ЧХР. Томасов, Бак. ест. н., Управление наземного обслуживания». Когда я сказал, что ищу кого-нибудь по прессе, он с серьёзным видом забрал карточку, зачеркнул должность и написал «Связь с общественностью». Потом сообщил, что обо мне он ничего не знает, но не хочу ли я прохладительного? Один из его коллег вышел из комнаты

и вернулся с бутылочками «те ботола» 231 со вставленными в них соломинками. На вкус он оказался как ароматизированное масло для волос. Г-н Томасов внимательно выслушал моё описание цели поездки и сказал:

— Суварди.

Остальные кивнули:

— Суварди.

— Вам нужно поговорить с Суварди из управления авиаперевозок, — сказал г-н Томасов. — Он вам расскажет это всё про местное лётное прошлое и настоящее. Я об этом мало знаю. Не моя область.

— Томасов только по «Гаруде», — пояснил его коллега, принёсший «те ботол».

Г-н Томасов улыбнулся.

— Да, я только по «Гаруде». Но наша история очень интересная, великое приключение маленького жёлудя и большого дуба, безрассудство и так далее.

Коллеги уговорили его рассказать. Собравшись с мыслями, он сказал, что всё началось в Ачехе, на севере Суматры, во время борьбы за независимость от голландцев.

— Ачехцы ненавидят голландцев. Воевали с ними сотню лет и всегда совещались о том, как воевать лучше. На одной встрече кто-то сказал, что надо добыть самолёт, чтобы бросать бомбы. Ачехцам идея с бомбами понравилась и её одобрили. Собрали деньги на покупку самолёта для Республики. Потом они попросили командира Супоно 232, руководителя Революционного бюро планирования и пропаганды, найти лучший самолёт. Он специалист. Однажды построил самолёт сам. Двигатель там был от мотоцикла и пилоту на взлёте нужно было переключать передачи, так что ачехцы этот самолёт не хотели. Они хотели настоящий!

Им досталась списанная после войны «Дакота», купленная

по дешёвке в Индии и перегнанная в Джакарту в октябре 1948 года. Она успешно обходила голландские блокады, доставляя припасы и перевозя вожakov революции между тайными полосами в джунглях, пока, когда самолёт был на обслуживании в Калькутте, голландцы не начали масштабное наступление и командиру Супоно не приказали остаться в изгнании вместе с «Дакотой» и заняться заказными перевозками. Он отправился в Рангун и подписал контракт с бирманским правительством. Это было непростое время. Рангунское правительство открыто презирали, и, то там, то тут индонезийский экипаж попадал под обстрелы опиумных бандитов, партизанских вожakov и даже нелояльных монахов--праваков, занимавшихся контрабандой спиртного. Я слышал об этих монахах, о которых говорили, что они пили бурбон и ходили с автоматами «Шмайсер».

Г-н Томасов продолжал:

— Но парни залатали самолёт и продолжали летать. Они на этих перевозках заработали столько, что скоро смогли купить ещё две «Дакоты». В 1950 году мы получили независимость, они вернулись домой и купили ещё 17. Потом восемь летающих лодок «Каталина» для работы на островах. Тогда получилась авиакомпания. Они называли её «Гаруда» (это значит «орёл») [233](#) и сделали международной, но даже сейчас крестьяне и рыбаки на севере Суматры говорят, что её нужно называть «Эйр Ачех».

Когда я выходил, г-н Томасов пообещал позвонить в отдел авиаперевозок г-ну Суварди и устроить мне с ним встречу завтра утром. Такси везло меня по проспекту шоссе Патриса Лумумбы мимо площади Мердека [234](#) и грандиозного, в 400 футов высотой, монумента Свободы, увенчанного золочёной фигурой пламени, потом мимо Лапанган Бантенг с огромной статуей новогвинейца, разрывающего оковы колониализма [235](#). В моём понимании положения в Индонезийской Новой Гвинее, — западной половине большого острова, известной как Ириан Джая, — большинство новогвинейцев воспринимали индонезийцев как лютых неоколониалистов и мечтали увидеть их со спины.

Мы ехали сквозь грязный воздух и удушающе хаотичное дорожное движение. Джакарта — плотный, опасный, без всякого обаяния, город, населённый в основном неведомым количеством людей, без всякого надзора наползающий на окружающую местность вместе с притоком сельской бедноты, ищущей работу.

В «Хилтоне» я пролистал книгу Кобхэма в поисках его отчёта об остановке в Джакарте. Он приводился в гавани и ошвартовался на «маленькой гидроавиабазе голландских властей. Нам устроили замечательный приём, а поскольку была середина дня, мы прибыли аккуратно так, чтобы нас отвезли на авто на обед к британскому консулу. Было воскресенье и всеобщий выходной. Меня поразила весёлость яванцев, а ещё более — то, что вечером после ужина, данного в нашу честь, когда мы присоединились на несколько минут к танцам, проходившим в отеле, эти люди сравнительно свободно смешивались с их европейскими управляющими».

Я спустился вниз выпить пива и обнаружил, что в вестибюле полно вооружённой охраны. Бармен, наливая мне «Бинтанг», объяснил, что профессор доктор Мохтар Кусумаатмаджа, министр иностранных дел, регулярно заглядывает купить доставляемый авиапочтой экземпляр «Дейли Телеграф», а сейчас, по своему обычаю, сидит в кофейне и её читает.

Г-н Суварди из управления авиаперевозок оказался плотным, харизматичным и гостеприимным человеком, чей солидных размеров кабинет и серьёзные секретари намекали, что в министерстве он человек не последний. Он махнул мне, указывая на кресла, и с сожалением сообщил, что всё, что он знает о старом британском маршруте в Австралию — это то, что здесь был его промежуточный пункт; он опросил своих сотрудников и выяснил, что они тоже не помогут:

— Наша историческая память не простирается настолько глубоко. О ранней истории KLM я знаю ничуть не больше. Всё, что я могу сказать — это то, что они открыли маршрут от Амстердама в 1930 году и садились на первом аэродроме Джакарты, Тжилитане, к юго-западу от Кемайорана.

Я не слишком расстроился, поскольку понял, что в лице г-на Суварди я могу заполучить союзника, способного подёргать за ниточки, чтобы помочь мне попасть на Тимор. Он, тем временем, продолжал рассказ, говоря, что даже голландцы понимали, что именно самолёт — лучший транспорт, чтобы связать 13 677 островов, раскиданных по 3 000 милям моря: они заказали легендарную немецкую летающую лодку «Дорнье До 24К», один из самых красивых самолётов в истории, особенно среди работавших в Ост-Индии.

— И мы эту традицию продолжаем. Индонезия — летающая страна. Это единственный способ поддерживать связь. У нас не только «Гаруда» есть, если что. На внутренних линиях работают ещё «Мерпати Нусантра», «Бурак Индонезия», «Мандала Эйрлайнс», «Сеулавах Эйр» и «Замруд Авиэйшн». Кроме того, есть чартерные авиалинии, плюс эскадрильи крупных компаний, университетов, больших плантаций и, конечно, миссии: «Мишн Авиэйшн», «Ассошиэйтед Мишн», «Ридженс Биёнд Мишн» и «Яса Мисси Суку-Суку Терпенсил Мишн».

Ворвался молодой помощник с чашками горячего лимонного чая.

— Сколько всего самолётов зарегистрировано в Индонезии — не знаю. Но могу сказать, что у одной только «Гаруды» 124, включая 77 реактивных. У нас 59 официальных аэропортов и 120 посадочных площадок. У этих последних полосы — травяные, песчаные или из битого коралла, а пассажирам часто приходится ждать под деревом. Площадки необслуживаемые и без персонала, так что люди просто приходят и покупают билеты у пилота. Это в самой глуши, туда летают в основном «Твин Оттеры» и «Касы». Вы видели «Касу»?

— Да, видел одну в Палембанге. Похожа на маленький «Геркулес».

— Самолёт с размахом крыла в 85 футов не такой уж маленький, — возразил чуть обидевшийся г-н Суварди. — Мы разработали и строим его совместно с мадридской компаний «Конструксьонес Аэронаутикас». Это прекрасная

машина, идеальная для выполнения нашей трансмиграционной программы. Это воздушный мост, по которому семьи из густонаселённых регионов вроде Явы и Бали перемещаются в пустые районы на Сулавеси, Калимантане и Ириан Джая. Мы намерены переместить полмиллиона глав семей, — всего пять миллионов человек, — в 233 точки переселения на востоке. Для этого у нас есть флот в дюжину «Геркулесов» и несколько десятков «Кас», который работает постоянно и непрерывно. Это самый большой воздушный мост в мировой истории [236](#).

Он откинулся в кресле и улыбнулся мне. Я сказал, что кое-кто в зарубежной прессе пишет, что многих глав семей случайным образом выдёргивают из их деревень и закидывают к чёрту на кулички.

— Ваши газеты неправильно всё поняли, — спокойно ответил он. — Речь идёт о простых крестьянах без земли и собственности, которые истощают общины, обязанные давать им пропитание и кров. При трансмиграции каждая семья получает девять акров, — половину акра под дом, два с половиной для пищевых культур и шесть для коммерческих, — и полное правительственное содержание в течение первого года; после этого они должны стать самодостаточными. Это отличные условия и главы семейств выстраиваются в очередь.

Но что если земля, раздаваемая главам семей принадлежит кому-то ещё? Например, папуанцы Ириан Джая — меланезийцы, у которых право собственности на землю наследственное, неотчуждаемое и священное; тысячи тех, у кого отобрали имущество, чтобы дать место мигрантам, теперь получают оружие от партизан-сепаратистов из «Движения за свободу Папуа» и обращают его против незадачливых переселенцев.

Г-н Суварди вздохнул:

— Видите ли, это проблема политиков. Моей она становится, когда начинают стрелять по моим самолётам. А мне тем временем нужно контролировать десятки бортов, летающих по паре сотен направлений. Многие пункты назначения крайне примитивные, без оснащения и резервов. Я должен расписывать

экипажи, организовывать завоз топлива и припасов, обеспечивать обслуживание, запчасти, безопасность и отдых лётного состава. Ещё нужно держать подменные экипажи и борта. Моя жизнь превратилась в сложнейшую логистическую задачу. Я тут сижу и чувствую себя Эйзенхауэром, планирующим высадку в Нормандии.

Он сделал несколько глотков чая.

— Отвечая на ваш вопрос: если эти отморозки из «Свободного Папуа» станут чинить нам слишком много неприятностей, мы их окружим, сунем в «Геркулесы» и трансигрируем ещё куда-нибудь.

— На Тимор, например?

— Тимор — это совсем другое дело. Но да, на Тимор мы мигрантов тоже отправляем. Может быть побыть какое-то время на Тиморе пойдёт папуанцам на пользу.

— Послезавтра я должен полететь на Тимор. Я туда попаду? Все говорят, что проблем нет, но я сомневаюсь.

Г-н Суварди внимательно на меня посмотрел, а затем набросал короткую записку и какие-то цифры на казённом бланке, который дал мне со словами:

— При необходимости покажите это соответствующему лицу и попросите его позвонить мне. Я оставил тут и свой домашний номер тоже. Но обещать вам я ничего не могу. Там решают другие люди.

Я поблагодарил хорошего человека г-на Суварди, спустился и запрыгнул на «хелицак», трёхколёсного моторикшу [237](#). С треском он повёз меня в Кемайоран, где я должен был через сорок минут, в час дня, сесть на рейс до Сурабаи.

Рейс отменили. Следующий был в три часа, летели одновременно «Гаруда» и «Мандала». Когда я стоял в очереди на «Гаруду», меня подёргал за рукав лысый и костлявый зазывала «Мандалы» и попытался продать мне кресло на свой

рейс.

— Это реактивный «Супер Виконт», кондиционер, полный обед, сэр. Вы должны взять. Гаруда даёт плохой сервис, еды нет и он полный.

Я ответил что у меня уже есть бронь «Гаруды», где, кстати, полно свободных мест. Забрав свой посадочный талон и пройдя в зону вылета, я немедленно пожалел о своём решении.

На перроне стоял чудесатый старый самолёт в расписной оранжево-малиновой ливрее «Мандалы». Дюжина молодых людей в элегантных малиновых костюмах-сафари до блеска полировали его обширный округлый фюзеляж. Кабина была просторной, как корабельный мостик, а в окнах с занавесками виднелись цветы. Четыре двигателя на вид напоминали старые радиальные с воздушным охлаждением, а молодые полировщики натирали даже трёхлопастные пропеллеры, стоя на ящиках. На большом хвосте, похожем на дверь собора, был нарисован древний буддийский символ. Что это?

Переоборудованная «Летающая крепость»? Переделанный «Лэйн»? Или что-то местное из бамбука и выпрямленных жестянок от сигарет «Кабестан»? Я попробовал выяснить [238](#).

Но в терминале царил бедлам. Ряд телевизоров показывал «Би Джиз» [239](#) на полной громкости. Агент посадки на выходе 7 неразборчиво кричал на нас в электрический мегафон. У него за спиной прогревались два грузовых DC-4 «Байю Индонезиан Эйр». Я подошёл к агенту и спросил, что за самолёт у «Мандалы»

— Виконт! — отрезал он, бледный и очень возбуждённый.

— Это не «Виконт».

— Это «Супер Виконт». Идите внутрь и ждите объявления вашего рейса.

Посадку объявили через час. Я задавал этот же вопрос другим работникам в терминале и получал тот же ответ. Молодые люди всё ещё полировали свой «Виконт-но-не-Виконт», когда мы зашли в наш DC-9, взлетели над гаванью, где сядился

Кобхэм, и полетели на восток вдоль берега Явы. Я решил, что старый самолёт в регулярном сообщении не используется вовсе, но, подобно пышной церемониальной карете, выкатывается по важным церковным и государственным делам, а управляет им, вероятнее всего, экипаж аббатов.

В дымчатом свете дня море казалось поблёкшим, как чернила на промокашке; прибрежные земли были затоплены и закрыты туманной пеленой. Через проход женщина лет 60 в тяжёлом, медового цвета шёлковом пиджаке и мантилье тонкого кружева вслух читала маленькую книгу на фарси в кожаном переплёте с узорным, как у псалтири, тиснением. Рядом с ней на свободном месте, завёрнутая в вышитую шаль, лежала хрустальная люстра.

Мы улетели далеко в море. Ява превратилась в далёкое пятно на тёмном горизонте, но я понял, что мы недалеко от Семаранга, где 17 апреля 1931 года невезучий «Де Хэвилленд 66» «Город Каир» под управлением капитанов Джимми Алджера и Р. П. Молларда остановился на дозаправку во время первой попытки «Империял» добраться до Австралии. Четырьмя днями ранее они вылетели из Карачи с 290 фунтами почты, но без пассажиров, полёт был экспериментальным, для проверки целесообразности регулярного сквозного сообщения. Семаранг не был запланированной остановкой: «По прибытии в Батавию стало совершенно ясно, что до захода солнца мы до Сурабаи, нашего планового пункта назначения, не доберёмся», — рассказывал Алджер историку авиации Д. М. В. Джонсу. — «Не зная, какое в Сурабае оснащение для ночных полётов, мы решили лететь так далеко, как только возможно, и в тот день добрались до Семаранга. Там мы решили, что если из Семаранга долетим до Сурабаи ночью, то вернёмся в график. Британское общество в Семаранге было выше всяких похвал. Нас встретила большая компания, а по выходе из самолёта на меня повесили гирлянду из цветов, что мне не понравилось, потому что я суверен».

Алджер и Моллард вылетели из Сурабаи в 10 часов вечера при поддержке местных британцев, выстроивших автомобили в два ряда 240, сигналиющих и махающих руками, пока «Город Каир»

неуверенно поднялся над забором. Он влетел в «обширные грозы», заставившие экипаж уклониться к северу и прижаться к берегу, но умудрились долететь до Сурабаи без происшествий с первыми лучами рассвета.

Теперь к Сурабае подходили и мы, над коричневой рекой, петляющей по затопленной местности, как каракули, нарисованные мелкими непоседливым ребёнком. DC-9 влетел в грозовую тучу и внезапную резкую турбулентность, сбросившую люстру моей соседки на пол со звоном упавшего подноса со стаканами. Женщина надрывно вскрикнула, а кристаллики рассыпались по проходу, блестя, как огромные бриллианты.

— Боже, — простонала она, — Это самая ценная вещь моей мамы, наследство. — По её щекам потекли слёзы.

Другие пассажиры сочувственно бормотали, но помочь не могли, потому что светились табло «Пристегните ремни». Парой тысяч футов ниже неспешно пролетел турбовинтовой «Фоккер», следуя за нами, когда мы снова развернулись к морю, а потом обратно, к затопленным полям того же серого цвета, что и море, так что их едва можно было отличить друг от друга. Кабина покрылась изнутри каплями воды — обычный конденсат, который второй пилот вытер с потолка и перегородок грязным зелёным полотенцем, специально для этого предназначенным. На заходе мы прошли над болотами, изрезанными живыми изгородями. Сурабаи было совсем не видать и я подумал, не затопило ли второй по величине город Индонезии дождём так, что о нём напомнил бы только приглушённый звон колоколов, в которые звонит отлив.

В аэропорту Джуанда мы встали на стоянку около семи выстроенных в ряд «Дакот». Как только выключились двигатели, все встали и начали собирать кристаллы от разбитой люстры. Командир, с тонкими усиками и большими торчащими ушами, тоже пришёл на помощь. Никто не покинул борт, пока не нашли все до единого кусочки, собрав их в сумку и вручив владелице. Автобус провёз нас по сельской дороге между деревьев к маленькому зданию в глубине молчаливого промокшего леса. Табличка снаружи

гласила: «Прилёт». Я вошёл внутрь и купил за 6 000 рупий билет на такси до города.

Мне выпала «Тойота», оставшаяся, должно быть, со времён японской оккупации. Я залез через сломанную дверь и сел в пыльном углублении где-то на задней оси. Двигатель работал нормально, но не было ни глушителя, ни обивки, ни подвески, а приборы на панели не подавали признаков жизни. Линия волос на огромной приплюснутой голове водителя заканчивалась где-то около переносицы. Со стоянки с перегазовками стартовали сразу девять или десять такси, мой водитель вырвался вперёд, просто норовя врезаться в зад всякому и давя на газ каждый раз, когда кто-то пытался влезть у него перед носом. Когда все расступились, он обратил внимание на встречное движение, отвечавшее ему паническими гудками, летящими навстречу и вслед. На окраинах города нас окружили велосипедисты, и тут он замедлился и обернулся сказать что-то извиняющимся тоном. Наверное, пояснил, что убийство велосипедистов в Индонезии ведёт к большим неприятностям.

Вдоль узкой дороги стояли маленькие, трущобного вида магазинчики с открытыми витринами. Велосипеды оставляли кильватерные следы в огромных лужах, а пешеходы шлёпали по щиколотку в грязи. Сурабая, одно из самых звучных и романтических названий в атласе, вдохновившее Курта Вайля [241](#) на навязчивую песенку «Сурабая Джонни», но я понял, что Курт Вайль никогда тут не бывал. Даже мой путеводитель местного издания с обезоруживающей откровенностью признавал, что «Сурабая лишена лоска, и, в черте города, природных красот», и предупреждал, что «всякий, кто проведёт в городе более нескольких дней, приходит к заключению, что это в первую очередь торговый, финансовый и промышленный центр». В заключение добавлялось, что на некоторых местных производствах до сих пор используется оборудование, завезённое из Британии и Голландии ещё в девятнадцатом веке.

На подъезде к центру движение стало таким плотным, что иногда полностью скрывало под собой дорожное покрытие.

Маленькие мальчики пускали цветных воздушных змеев у небольшого элегантного подвесного моста. Я попросил водителя отвезти меня в «Джейнс Хауз», маленький отель рядом с французским консульством. С большой дороги мы свернули на джалан Диноджо, тихую улицу с просторными неухоженными виллами, построенными голландскими коммерсантами в 1920-е годы. «Джейнс Хаус» прятался за высокой стеной. Водитель согласился подождать, а я тем временем вошёл в тихий и пустынный вестибюль с сервантом, на котором стоял резной деревянный гусь. Нашёл колокольчик, в который я позвонил, но никто не вышел.

— Есть ли у вас номера? — спросил я гуся.

Позади меня раздался внезапный вопль. Повернувшись, я увидел пожилую карлицу, яростно машущую руками. Не Джейн ли это? Я снова спросил о заселении, но, карлица, с диким взглядом и вскриками, принялась колотить своими крошечными кулачками по моим коленям, а потом, пока я пятился на улицу, захлопнула и заперла дверь. Девушка в красном платье сказала, что Джейн в отъезде и на время закрыла отель.

— Попробуйте «Буми», — посоветовала она. — Он недалеко и весьма комфортабельный.

Мы приехали в «Буми», большую новую гостиницу в центре, и обнаружили, что она окружена вооружёнными солдатами в густо-голубых беретах и с яркими шёлковыми лентами. Они знаками прогнали нас от главного входа, но я умудрился пройти через задний. В фойе человек предупредительно поднял палец:

— Тихо, сэр, пожалуйста! Только что прибыл принц Нородом Сианук со свитой.

Я смотрел, как мимо прошёл президент коалиционного правительства Демократической Кампучии в изгнании и бывший король Камбоджи, ныне живущий в Пекине. Выглядел он старым и не в меру толстым. За ним маршировали двое серьёзных придворных в пиджачных парах. Один нёс

принцессы подушки, держа их прямо перед собой, как коронационные регалии, а другой — выщербленную эмалевую чашу с дюжиной спелых бананов. Все захлопали. Сианук, царственно идя к лифту, махал усыпанной кольцами пухлой рукой и чуть наклонял голову по сторонам. Я подошёл заселиться и, через несколько минут, тоже вошёл в лифт. Там пахло лосьоном после бритья «Гуччи» и висело большое объявление гостиничного салона красоты, предлагающее макияж для невест и массаж головы.

Снаружи номера рядом с моим в кресле с высокой спинкой сидел, скрестив ноги, тощий человек в одной руке он держал гвоздичную сигарету, в другой — карабин М-16.

— Как дела? — сказал он.

В моём номере были букеты свежих цветов в хрустальных вазах и чаши с натёртыми до блеска фруктами и экзотическими сладостями. Я съел гуаву и сунул в сумку пару апельсинов, на случай, если меня снова вышвырнут. Номер явно подготовили для одного из придворных, но ничего не произошло, так что спустя некоторое время, когда я убедился, что его разместили где-то ещё, я спустился вниз выпить.

Бар был увешан котелками для лобстеров. Американец сказал мне, что морские мотивы должны напоминать о Джозефе Конраде, часто бывавшем в Сурабае. Потом полноватый, опрятно одетый индонезиец попросил прикурить и весело сказал, что англичане застрелили его отца:

— Две пули в голову. Но не волнуйтесь. Мне нравятся англичане. Я большой друг вашей страны.

Я ответил ему, что я австралиец.

— Они тут тоже были. Может, моего старика убили они. Кто знает? Тут было много солдат, Маунтбеттен в сорок пятом отправил сюда большое войско, чтобы окружить япошек. Но все думали, что это просто ловушка, чтобы голландцы вернули Индонезию себе. Так что три недели мы воевали с британцами,

это была битва за Сурабаю. Мы проиграли, но дали голландцам понять, что если они вернутся — будет только хуже.

Он рассказал, что он гражданский служащий ВМФ. Сурабая — основная база индонезийского военно-морского флота. Я купил ему «Бинтанг» и спросил, как насчёт активности флота вокруг Тимора. Он внезапно охладел и спросил, зачем мне это знать. Просто из любопытства, ответил я, но наши отношения испортились, не начавшись. Он стал меня сторониться, так что я пошёл в кофейню за порцией наси горенга, — риса, свинины и яиц, обжаренных в ароматном кокосовом масле, — и вернулся в номер.

Грызя яблоко, я читал Кобхэма. «Наконец мы прибыли в Сурабаю, на восточную оконечность острова Ява с обширной отмелью, но несмотря на то, что у нас осадка всего шесть дюймов, наши добрые друзья, наверное, подумали, что шесть футов, потому что стоянку нам определили по меньшей мере в миле от берега, так что это расстояние до ангаров базы гидросамолётов нам пришлось пройти на буксире. Как полагаю, здесь главная база Голландских Ост-Индских ВВС. После этого маленькой яхтенной прогулки на конце двух тросов мы добрались до причала. Там нас встретил комендант, устроивший нам великолепный приём».

Позже я услышал за стеной странные звуки и различил козлетон принца Нородома Сианука, певшего джазовый стандарт 1930 года «За голубым горизонтом» из фильма «Монте-Карло». Я где-то читал, что ему нравятся старые песни и исполняет их публично на своих днях рождения в Пекине. После песни он прополоскал горло. Спал я плохо и в 4 утра выполз из кровати, чтобы попасть на рейс «Бурак» на Бали и Ломбок в 6:10.

III

Пассажиры «Имperiал» на борту маленького биплана DH.86 в ливрее «Куонтас Эмпайр Эйруэйз» летели из Сурабаи

на остров Ломбок, садясь в Рамбанге, где грунтовая полоса уже давно не работает. Нынешний аэропорт Ломбока находится около Матарамы, на западном берегу, куда я летел через Денпасар на Бали на борту двухмоторного турбовинтового «Хокер Сиддли 748» компании «Бурак Индонезиан Эйрлайнс».

В 5:30 утра в аэропорту Сурабая-Джуанда начался утренний разлёт. В мутном полусвете самолёты заправляли, загружали и готовили к запуску. В зале вылета ко мне присоединился агрессивно-бодрый молодой швед, рассказавший, что он только что вернулся с острова Мадуро рядом с Сурабаей, где в августе проводят гонку быков. Быков выращивают на диете из пива, яиц и перца чили, и разводят самых быстрых, так что они могут мчаться галопом быстрее 30 миль в час. Мы решили, что для быка это в самом деле быстро и пошутили, что мадурские коровы должны бегать ещё быстрее. Швед сказал мне, что его дядя как-то встретил отставного британского адмирала, живущего в холмах недалеко от Сурабаи.

— Обедал он всегда корабельными галетами и бутылкой шерри-амонтильядо.

Он летел в Уджун Панданг на Сулавеси и потом дальше на острова Пряностей. Я смотрел, как его DC-9 «Гаруды» укатился сквозь дымку и встал в очередь у ВПП 28, далеко в болотах. Потом объявили посадку на ВО 724 и дюжина нас поднялась на борт пожилого 748-го, свежеекрашенного в ярко-зелёную ливрею «Бурак». Два «Роллс-Ройс Дарта» запустились и работали на полном газе, заполнив салон шумом и дикой вибрацией. Блестящая серебристая пластинка на обшивке правого «Дарта» сообщала объём маслобака в имперских пинтах, но само число, стёртое годами полировки, было не различить. Через две минуты двигатели выключились и капитан, грузный, беспокойного вида мужчина пятидесяти с небольшим лет, спустился из немного приподнятой кабины и открыл передний грузовой люк. Он поговорил с юношей, опирающимся на древний огнетушитель, кивнувшим и ушедшим прочь, катя за собой аппарат на лязгающих чугунных колёсах. Четверть часа спустя к 748-му подъехал автобус. Стюардесса, тонкая и грациозная барышня, сказала,

что нам нужно выйти из самолёта и ждать в автобусе.

Автобус провёз нас всего 30 ярдов и встал около старого «Виконта» «Бурак». Потом старший техник в белом комбинезоне и с огромной отвёрткой подошёл к 748-му, снял люк в подбрюшье и сунул туда голову. Затем вернул люк на место и перекинулся парой слов с капитаном, стоявшим на верхней площадке трапа, ковыряясь в зубах. Тот махнул нам рукой, чтобы мы поднялись обратно. Через считанные минуты мы были в воздухе, пробив плотные облака и поднявшись в приятное рассветное небо в перламутровых красках. Из вентиляции над моим сиденьем закапала вода. Стюардесса помогла с ней справиться бумажной салфеткой, а потом принесла завтрак — сладкий чёрный чай, яйца вкрутую и вкусный рисовый пирожок в банановом листе. Мы пересекли Мадурский пролив к восточной оконечности Явы и позади над островом увидели скалистые зелёные горы, увенчанные пухлыми розовыми кольцами облаков. По склонам змеями извивались коричневые ручьи — какие-то пенились, как вздувшиеся ожоги, а какие-то срывались и превращались в водопады.

Большинство моих попутчиков спали, не тронув завтраки. Стюардесса принесла мне ещё два рисовых пирожка и гвоздичную сигарету. Мы летели над извилистой грунтовой дорогой к маленькому порту, где, у посёлка с соломенными крышами и жёлтым храмом, из низко сидящего на воде кораблика с голубой трубой выгружали рыжевато-бурых коров. Потом проскочили над краем жерла спящего вулкана. В кратере глубиной несколько сот футов прятался парк из деревьев и травы с дорожками сверху донизу. У подножия рос лес поляной посередине. С поляны поднимался синий дым и, поняв, что люди что-то делают прямо в вулкане, я задумался, какие же редкости растут на богатейшей почве. Мускат? Гвоздика высшего сорта? Марихуана? Интимный, безветренный, тенистый маленький мирок остался позади, когда мы пересекли другой край кратера и направились к маленькому холмистому острову в ярком море.

За ним 748-й начал снижаться к Бали — ряду высоких

скалистых утёсов, громоздящихся за дымкой и подползающих к берегу за полмили. Командир с наслаждением летел так низко, что яркие треугольные паруса рыбацких каноэ на нашем пути едва не колыхались от спутного следа. Потом мы резко накренились, промчались совсем низко над мелкой бухтой, окружённой мангровыми деревьями и сели в аэропорту Нгурах Рай — большом и функциональном заведении, явно устроенном для века массовых путешествий. Пассажиров до Ломбока на время дозаправки отправили в транзитный зал с модными пластиковыми жёлтыми стульями и большими окнами из тонированного стекла, через которые я смотрел на процессию двухмоторных реактивных F28, взлетающих, как истребители. Этот полный благодати остров, славный набожностью, спокойствием и красотой, Рабиндранат Тагор называл «Утром Мира» — но я видел лишь бетон и слышал только визг двигателей на взлётном режиме.

Двенадцатью годами ранее, когда я был здесь в прошлый раз, Нгурах Рай был сонным маленьким аэродромом с терминалом в виде бунгало под жестяной крышей. Тогда программа модернизации только начиналась и я поговорил с голландским инженером, продувавшим дренажную канаву по периметру поля. Он рассказал мне, что в день, когда её нужно было заливать бетоном, он увидел, как все рабочие сидят на корточках, вооружённые молотками и резцами, и покрывают скальные стенки замысловатыми сценами из «Рамаяны». Он не без удивления добавил, что они отказывались уйти и заняться чем-то ещё, пока, — хотя этого никто никогда не увидит, — канава не отразит должным образом их беспощадное стремление украсить все закоулки подведомственной им магической территории.

Сегмент до Ломбока продлился всего 20 минут. В Нгурах Рае бешеная на вид собака с лаем прогнала 748-й с полосы, где тяжёлый прибой, разбивающийся о скалы прямо у границы, обрызгал самолёт. Мы набрали высоту над кокосовой рощей и далее над Бадунгским проливом, подходя к островам Лембонган и Нуса-Пенида. Берег Лембонгана кажется замысловато выщербленным, как будто вырезанным лобзиком, а плотные концентрические завитки и кривые рисовых полей

на склонах его холмов похожи на узор, выдавленный расчёской в пластилине. Молодой человек, одетый в мошеннического вида костюм-тройку цвета бычьей крови, пытался со мной побеседовать. Я устал и не был расположен помогать ему с разговорным английским, но он не отставал:

— Простите сэр, вы женитесь? Простите, сэр, вы делать бизнес в Ломбок? Простите, сэр, вы первый раз в Индонезии?

Мои односложные ответы его только распалили, он разговорился и разоткровенничался, сказав, что он занимается в Ломбоке импортом-экспортом, хочет жениться на медсестре из Джакарты, а ещё у него когда-то была подруга по переписке в Чиппенхэме, Уилтшир, по имени Дейдре (он произнёс его как «Дайердрэй»). Потом он упомянул что в Ломбокском проливе много водоворотов и дельфинов и, хотя я не заметил ни того, ни другого, потому что мы летели высоко над аккуратным, изобилующим деревьями городком, построенным на просторной зелёной равнине, мы всё же болтали. 748-й начал быстрое и резкое снижение, мимо иллюминатора внезапно качнулась гора, увенчанная туманом и облитая жёлтым светом, отчего казалась замотанной в целлофан.

Мы проскочили над парой буйволов, распахивающих периметр аэродрома, они попятились и пригнулись. Площадка, прикрытая горой и сопутствующими ей холмами, называется Селапаранг. Когда мы вышли из самолёта, я спросил попутчика, знает ли он, где находится Рамбанг, место первого аэродрома острова. Он ответил, что это на другом берегу. Потом я спросил, знает ли он что-нибудь о старых самолётах, прилетавших на Ломбок. Он мотнул подбородком в сторону 748-го и сказал, что вот же, до сих пор прилетают. Мой смех его повеселил. Он обнял меня за плечо и, когда мы вошли в чистый маленький терминал, подозвал из толпы встречающих пожилого мужчину и сказал:

— Это мой отец.

Моего нового друга звали Томми. Он извинился за то, что его отец не говорит по-английски и спросил, сколько времени я проведу на Ломбоке. Я ответил, что около четырёх часов,

просто на день заглянул. В 13:10 я вернусь на Бали на «Фоккере Френдшип» компании «Мерпати Нусантара».

— Я бы очень хотел, чтобы вы зашли ко мне домой, — сказал он, — но времени мало, а ехать далеко. Так что поедem домой к моему другу в Чакранегаре. Чаю выпьем.

Снаружи терминала стоял побитый микроавтобус «Фольксваген», глубоко изъеденный ржавчиной. Томми с избыточной вежливостью пригласил меня на переднее сиденье, а его отец, молча шедший за нами вместе с багажом, залез назад. Проехав половину обсаженной пальмами аэропортовой подъездной дороги, он остановился поболтать с водителем очень пожилого «Мерседеса»-такси. Передний бампер ветерана был подвязан проволокой, а двигатель на холостых звучал как сломанные гонги, по которым били молотком. Последний раз я видел такую машину в фильме о гестапо. Томми, будто прочитав мои мысли, сказал, что ломбокские такси списаны с Бали (денпасарские чиновники считают их небезопасными) и переправлены сюда на пароме. Я спросил, что будет, когда они станут слишком старыми и для Ломбока — отправят на Сумбаву, следующий остров по пути? Томми пожал плечами и сказал, что для Ломбока не бывает ничего слишком старого.

Матарам — одно из трёх поселений, практически слившихся воедино. Первое, Ампенан, когда-то важный для торговли специями порт, теперь заилен и заброшен. Матарам, современная столица провинции, идёт следом и переходит в Чакранегару, где когда-то был престол короля острова, а сейчас — главный рынок. В Матараме мы посмотрели новые правительственные здания, а в Чакранегаре — сады Пури Маюра, где в 1894 году вырезали нидерландский экспедиционный корпус генерала Ван Хама. Это случилось после инцидента, в котором весь ломбокский королевский дом, включая женщин, детей и придворных, совершил ритуальное самоубийство под прицелом голландских пушек.

— Здесь убили голландца Ван Хама и его армию, тысяча покойников, — улыбнулся Томми, будто вспоминая знаменитую победу в футбольном матче, где крошечный

Ломбок побил голландскую команду из нападающих с миллионными гонорами. — Ван Хам похоронен в Карангджангконге. Могила нравится туристам.

Мы увидели птичий рынок и огороженные деревни местного сообщества балийцев, с круглыми башнями и элегантными павильонами. По пути к другу Томми мы проехали магазин птицы «Мерпати», турфирму «Мбоджо», агентство путешествий «Свастика», портного Астава и салон красоты «Моды». Улицы, полные велосипедистов и гужевых повозок с пони, называемых доккерами, были уставлены яркими рекламными щитами: копировальные услуги «Ксерокс», батарейки «Эвереди с ЭМР», лапша быстрого приготовления «Индомие». Самым внушительным зданием городка оказался банк. Мы ехали вдоль медленной коричневой реки с зарослями бамбука у воды. На свободном участке между двух замечательных домиков расположилась могила с впечатляющим белым надгробием. Друга Томми, хозяина магазина, на месте не было. Его жена, костлявая и внимательная, поздоровалась с нами с прохладной сдержанностью. Томми, определённо расстроенный, нервно рассмеялся, но настаивал:

— Мы найдём. Вы должны увидеть.

Магазин был поделен на две части: в одной продавались продукты и хозяйвары, в другой — резные деревянные статуэтки Томми быстро поговорил с женщиной, смерившей меня задумчивым взглядом и слегка взбодрилась.

— Вы должны купить статуё, — сказал Томми, улыбаясь ещё более нервно, чем раньше.

Я понял, что меня заманили, но был не прочь привезти домой несколько образчиков ломбокского народного искусства — этот неприметный, но занятный остров определённо стоил пары сувениров. Беда была в том, что основная масса товаров на витринах оказалась эротического свойства: спаривающиеся кабаны, олени и обезьяны; люди, совокупляющиеся во всевозможных позах — все искусно вырезанные из медового цвета древесины гибискуса.

— Они ебальные статуи, — сказал Томми. — Очень знаменитые.

— Настоящие, — добавила женщина.

— Мне такого не надо, — возразил я. — Если я с таким прилечу в Австралию, меня тут же посадят.

Томми, больше не улыбаясь, набрал полдюжины и передал женщине.

— Этот статуй очень, очень популярный в Австралия. Юрист берёт, бизнесмен берёт, даже... знаменитый жокей.

Я выбрал пару простых фигурок свиней и не торговался, заплатив примерно как за бутылку вина в супермаркете. Томми пересчитал свою комиссию, угрюмо отданную ему женщиной, и сообщил мне, что ломбокские статуэтки свиней приносят удачу. Около микроавтобуса он сказал, что его отец, не произнесший с момента выезда из аэропорта ни слова, хочет домой. Я попросил высадить меня в центре городка. Он остановился около отеля «Селапаранг» в Чакранегаре и, когда мы пожали руки, снова нервно хихикнул. Со смехом он намекнул, что я должен ему денег за бензин.

— Сколько?

— Десять доллар.

— В эту цену входит микроавтобус? — спросил я.

Он замолчал и уставился на меня. Я дал ему пять долларов и вошёл в маленький ресторанчик «Селапаранга», где жизнерадостная яванка по имени Тива сделала мне чашку ломбокского орехового чёрного кофе и присела рядом поболтать, пока я его пил. Она рассказала мне о фестивале Нармада, в который в озеро выпускают уток, а мальчики бросаются в воду и их ловят, едко добавив, что ломбокские мужчины только что и годятся за утками гоняться. Существует давняя традиция бегства с острова, но слишком часто девушке приходится брать дело в свои руки и утаскивать за собой

парня. Я попросил её сбежать со мной, на что она улыбнулась и игриво шлёпнула меня по запястью.

— Если только вы могли бы увезти меня в Америку. Я видела фотографию... большие дома... магазины... Калифорния... теннис и водные лыжи. Это так приятно.

Её глаза цвета папоротника, твёрдый взгляд и серьёзность намерений заставили меня поверить, что однажды ей удастся это проверить самостоятельно.

Между перроном и залом вылета аэропорта Селапаранг располагался аккуратный садик с кротонами и цветущими кустами розового цвета, окружённый белым штакетником. На маленькой табличке среди цветов была надпись от руки. Как объяснил мне человек в баре с закусками, это молитва.

— Это святое. Чтобы Господь благословил наш аэродром.

Он продал мне банан и я вернулся на своё сиденье. Около садика стояли ящики с крутыми, как у альпийских шале, крышами и метеорологическими приборами внутри. За полосой росли ряды кокосовых пальм, а гора и её холмы-адъютанты стали теперь сиреневыми, с горами похожих на башни кремовых кучевых облаков. Пилоты «Империял» Джимми Элджер и Роджер Моллард летели на «Городе Каире» из Сурабаи прямо на Ломбок, сев в Рамбанге, где все были вынуждены ворочать жестянки с негодным бензином. Капитан Элджер, вспоминая об этом, никак не обмолвился о жаре, утомлении и грязи, а просто констатировал: «Мы выяснили, что горючее хранилось в 50-галлонных бочках и в основном испарилось, а то, что осталось, было загрязнено ржавчиной и осадком. Однако, как следует профильтровав его, мы набрали достаточно и вылетели на Купанг».

А сейчас вдруг сонное полуденное молчание разорвал восходящий вой сирены воздушной тревоги. Дюжина моих дремлющих соседей её проигнорировали, а вот бармен оживился и начал суматошно жонглировать кастрюлями и сковородками в припадке активности. Сирена объявила о прибытии «Фоккера» компании «Мерпати», просвистевшего

сквозь кучёвку над холмами. После того, как из самолёта вышли все пассажиры, бармен помчался на борт сначала с четырьмя тарелками мяса с рисом, а потом с ярко-жёлтыми пирожными и чашей салака 242. Потом он с той же поспешностью вернулся с подносом грязных тарелок, после чего пассажиров пригласили на борт. Командир в старомодных тёмных очках-авиаторах «Полароид» и жующий зубочистку, запустил правый двигатель ещё до того, как мы подошли к самолёту. Две плотно сложенные и угрюмые стюардессы в табачного цвета форме с оранжевыми шейными платками стояли на кухне со сложенными руками и мрачно смотрели, как хорошая собой женщина неопределённого возраста подошла к кабине, открыла дверь и позвала капитана громким командным голосом.

На ней были дизайнерские джинсы и шёлковая блузка, тёмные волосы коротко подстрижены по последней моде, а ореол самоуверенности соревновался по мощи с запахом её духов от Диора. Капитан, круглолицый коротыш с массивной шеей, с тоскливым молчанием выслушивал тираду. Вместо ответа он запустил второй двигатель и приступил к рулению. Она продолжала монолог до самой полосы, на взлёте села в кресло, а потом, когда мы летели над Ломбокским проливом, встала и снова заговорила, вскоре подняв голос до приглушённого вопля. В итоге командир отдал управление второму пилоту и с перекошенным лицом подошёл к дверному проёму, вступив в шумную и горькую будуарную перепалку, которую сидевшие поблизости внимательно слушали. Сцена прервалась только когда мы влетели в чёрную тучу и внезапную жёсткую турбулентность. Он вернулся на рабочее место, захлопнув за собой дверь, а она осталась на том же месте, без усилий оседлав грозу и глядя на нас со спокойной издевательской улыбкой. Прежде чем сесть в кресло, она сказала съёжившимся стюардессам что-то столь оскорбительное, что мои соседи только покачали головами и поцокали языками.

Турбулентность длилась до самого Денпасара. Посадка вышла бурной. Самолёт как будто попытался выполнить «колокол» и двойную штопорную бочку, прежде чем командир поставил его на место и посадил с успокаивающим глухим ударом

плотного касания. Мы подрулили к терминалу через потоки дождя, мимо 747-го «Гаруды», катящегося к полосе сквозь потоп, в котором его колёса поднимали волны. «Фоккер» встал на стоянку и заглушил моторы.

И — ничего. Пока некоторые мои попутчики продолжали дремать, я подобрал забытый кем-то экземпляр «Ява Пос» (Java Post) и посмотрел на комикс «Флэш Гордон» [243](#). Флэш и королева ведьм Азура смотрели на древний космолёт, похожий на стальной бойлер. Азура сказала: «Это старый корабль, Флэш, но надёжный. Мой же похож на перевёрнутое царство» [244](#). Потом в кадр ворвался персонаж с клиновидными ушами и рогами, прокричавший на бахаса: «Теле... теле... вах, Флэш, ты же всё знаешь, да?» и кто-то открыл дверь «Фоккера».

Под ливнем мы пробежали в терминал прилёта внутренних рейсов, где, вытираясь носовым платком, я заметил грубо нарисованный от руки плакат с двумя рядами европейского вида молодых туристов. В первом ряду молодые люди были немытые, неухоженные и сутулые, а во втором — аккуратные, подтянутые и с улыбками. Подпись гласила: «При посещении государственных органов необходимо одеваться правильно!». В эту же секунду мимо прошла парочка, точно повторяющая на вид идеальные образы, которые попытался запечатлеть художник — приятные, ухоженные и смотрящие друг на друга с обожанием. Это оказались наш командир и его сварливая пассажирка, определённо муж и жена.

Я взял такси до гостиничного комплекса под названием «Коттеджи Пертамина», выбранного лишь потому, что от аэропорта до него ехать четыре минуты, а зазывала в Нгурах Рае обещал солидную скидку. За эти считанные минуты водитель предложил мне женщин, мальчиков или героя, в таком порядке, но я с раздражённым вздохом отказался. Что же случилось с наивными, смущённо-приветливыми балийцами за десять с небольшим лет? Массовый туризм, вот что. С тех пор стали случаться регулярные воздушные вторжения толп австралийцев, но я приехал в самые глухие дни низкого сезона, так что в отеле их почти не было. Вместо австралийцев его заполняло множество японских парочек

в свадебных путешествиях. Когда дождь закончился, они вслед за мной вышли к бассейну. Женщины были одеты в свободную одежду от лучших модельеров и все лежали на шезлонгах попарно, напряжённо присматривая друг за другом. Очевидно, что браки совсем свежие.

Бармен принёс мне «Бинтанг» со льдом и сказал:

— Выпейте махом.

Ещё он рассказал, что обожает австралийцев и мечтает посетить Сидней. Среди японцев вдруг возник сумбур. Один из них шлёпал по газону в полном снаряжении аквалангиста — чёрный гидрокостюм, маска, баллоны, ласты, глубиномер и пристёгнутый к бедру нож для рукопашной с гигантским кальмаром. За ним шла его молодая, — почти девочка, — жена, сияя от гордости и привлекательная, наряд её состоял из велосипедок, футболки «Лакост» и увесистой хрустальной бижутерии. От их соотечественников донёсся приглушённый гул интереса, сменившийся озабоченными шепотками, когда ныряльщик, сбив напряжённый гусиный шаг, запутался в ластах и грохнулся оземь.

Жена выглядела совершенно униженной, но он с тихим гудящим кряхтением встал и, пошатываясь, пошёл к бассейну. Дойдя до его мелкого конца, он вставил загубник, включил подачу воздуха и прыгнул в воду. Потом он махнул нам рукой и нырнул. Бассейн в этом месте был глубиной три фута, и он неподвижно лежал на дне, пуская пузыри. Я подошёл и встал рядом с его супругой, хмуро и озабоченно смотревшей на него. Заснул что ли? Окружающие напряжённо наблюдали.

— Может быть, у него кессонная болезнь? — сказал я.

Она смирила меня презрительным взглядом и отвернулась. Я раздумывал, не нагнуться ли мне, чтобы его потыкать, когда внезапно он резко оттолкнулся ластами и торпедой вылетел из воды, упав на бок. Затем встал и, со свисающей с левого уха маской, залаял тюленем: «каарк! каарк! каарк!». Без всякого предупреждения небеса разверзлись вновь и все рванули в укрытие. Маленькая зелёная змейка подползла к концу ветки

деревя, свисающей над бассейном, и упала в воду. Когда она проплыла мимо, я спросил бармена:

— На Бали есть ядовитые змеи?

— Маленькие зелёные, — ответил он, не отвлекаясь от мытья стаканов.

— Одна такая у вас в бассейне.

— Садовник её достанет, — заверил он меня. — Мы её знаем.

Дождь взбил воду в бассейне в пену. Бармен заметил, что Бали лежит на пути мощной тропической депрессии:

— Тропический шторм «Фердинанд». О нём говорили сегодня утром на «Радио Австралия».

Поднялся ветер, раздувая дождь и проносясь сквозь деревья. Я вспомнил о том, что утром лететь на Тимор и размышлял, в самом ли деле я туда хочу. Бармен там никогда не был и сообщил, что лучше от этого прекрасного места держаться подальше — очень уж там всё провинциально и примитивно. Всё это тиморское упражнение меня расстроило, так что я заказал ещё пива и спросил, знает ли он какие-нибудь балийские шутки. Да, ответил он. Слышал ли я о мужике, который пошёл на базар за веером? Он купил самый дешёвый, всего за 10 рупий, который почти сразу рассыпался. Обозлённый покупатель вернулся на базар и потребовал деньги назад. Продавец отказался, потому что веером пользовались неправильно: по его словам, 10-рупиевый веер нужно держать неподвижно перед лицом, мотая головой из стороны в сторону.

Когда я уходил, бармен сворачивался. «Фердинанд» позаботился о том, чтобы в тот день в баре делать было нечего. Я принял душ и подумал, что неплохо бы съездить в город и повидать Субаву Дуарсу, в мой предыдущий визит преподававшего английский на филфаке Денпасарского университета. Обаятельный и эрудированный, он показал мне Школу английского языка — дряхлеющее одноэтажное здание посреди двора, полного сорняков, кудахтающих кур и куч

ржавеющего металлолома. В библиотеке были стеллажи, но книг там отчаянно не хватало. Информационное агентство США 245 в ответ на его мольбы пожертвовало 14 экземпляров «Истории Кита Карсона» 246, пять «Полных справочников “Пан Ам” по США» и книгу фотографий, снятых Жаклин Онассис. Справочный аппарат состоял из единственного издававшего виды экземпляра «Нового всемирного словаря Уэбстера», которым пользовались и сотрудники, и студенты.

Позже, за стаканчиком, он рассказал мне о страсти его студентов к романам Томаса Харди 247. На кафедре было только по одному экземпляру каждого, так что их по очереди дотошно переписывали от руки, превращая «Мэра Кэстербриджа», «Джуда Незаметного» и «Тэсс из рода Д’Эрбервиллей» в шестидюймовой высоты стопки тетрадей.

— Харди цепляет нас за душу, — говорил Дуарса. — Нам он кажется очень балийским; это, должно быть, от его озабоченности добром и злом, и его наблюдения структуры и сложности деревенской жизни.

Профессор Дуарса зарабатывал примерно четыре доллара США в месяц. Ординарный профессор — шесть. У всех была другая работа, чтобы душа не рассталась с телом. Профессор математики продавал рубашки в придорожном ларьке; профессор физики (со степенями, полученными в Лондоне и Принстоне) водил трёхколёсное такси. Потом мы пошли поужинать с соседом, врачом-консультантом в больнице Денпасара. Тёплый и жизнерадостный, он рассказал мне, что на Бали самая большая в мире распространённость рака пениса.

Было бы замечательно повидаться со старым другом, но дневной свет стремительно уходил, ветер скручивал пальмы в бараний рог, а воды залива бурлили и пенились. Я попытался позвонить, но телефон филфака не отвечал, а его домашнего номера в телефонном справочнике не было. Наверное, он до сих пор не может позволить себе телефон, а может и уехал с острова. Я налил себе выпивки и включил телевизор. Показывали «Бака Роджерса» 248. Я выключил телевизор и улёгся спать.

Рейс GA 612 на Тимор назначили на 8:30. Я проснулся до зари и услышал, что ветер и дождь всё ещё колотят в окно, а большие неуклюжие волны избивают пляж. Небо начало светлеть без всякой заметной помощи солнца. Из тьмы вынесло серого голубя, пронесло над тёмными, полными барашков водами залива, а потом обратно. В Нгурах Рае на ступеньках терминала вылета внутренних рейсов сидели два мужика, держащих в объятиях бойцовых петухов. Оперение птиц с медным отливом поблёскивало в тусклом свете, а маленькие безумные глазки сверкали осколками чёрного янтаря. Мужики сказали, что живут около аэропорта и любят приносить сюда по утрам своих питомцев для стимуляции и поддержания в них интереса — умственная активность важна для схваток.

Через вход начали просачиваться крупные, сурового вида типы. Одеты они были в гражданское, но при каждом была винтовка M16, и было ясно, что они летят на Тимор. Стойка регистрации открылась в 7:30 и солдаты сдали оружие с ярко расшитыми ремнями, на некоторых были христианские имена их владельцев. Служащий привязал к каждому по ярлычку «Гаруды» с кодом назначения DIL 249 и отправил их на конвейер. Ружьё Бобби отправилось следом за ружьём Эрика, а потом последовали винтовки Донни и Седрика.

Работник взял мой билет, посмотрел на него и протянул руку:

— Письмо от армии.

Я сказал ему, что письма от армии у меня нет. Он пожал плечами и сказал, что тогда мне в Купанг дороги нет. Это закрытая территория под военным управлением и въехать туда без письменного разрешения Генштаба невозможно. Это оказалось для меня новостью и мне подумалось, что карта в виде записки, накорябанной г-ном Суварди из управления авиаперевозок, будет бита. Но ничего больше у меня не было, так что я пессимистично протянул её через стойку. Сотрудник внимательно её рассмотрел и со словами «Вы ждите здесь» ушёл.

Ко мне подошёл бледный пузатый европеец в мешковатых шортах и широкополой соломенной шляпе, и с лёгким

французским акцентом произнёс:

— Пардон, я не мог не подслушать. Очень интересно. Тимор! Я пытаюсь туда попасть семь лет, но дверь всегда закрыта. Там происходят всякие нехорошие вещи. Вы техник, наверное? Инженер, как я?

— Я журналист.

— Уф! — рассмеялся он.

Но сотрудник вернулся с улыбкой:

— Окей. Г-н Суварди говорит, что вы можете сесть в самолёт. Но он не знает, что случится, когда вы прилетите в Купанг. Армия может устроить неприятности.

— Готов поставить на это свою шляпу, — сказал француз.

— Какого рода неприятности?

Клерк пожал плечами:

— Думаю, что они не знают о вашем прибытии. А с такими вещами у них строго. Гражданская авиация говорит, что вы можете лететь на самолёте, потому что самолёт принадлежит гражданской авиации. Но в Купанге вы должны выйти, а Купанг принадлежит армии. Так что смотрите. Окей?

— Окей.

Он выдал мне посадочный талон и отмахнулся от благодарностей: за мной образовалась очередь из солдат, которые уже начали беспокоиться. Француз, ждавший рейса «Гаруды» в Джакарту, предложил выпить кофе в зоне вылета. Он хотел поговорить о Тиморе, но не о Западном Тиморе, куда летел я, а о Тимор Тиморе (Тимор значит «восток»), где индонезийцы учинили натуральный геноцид. Прихлёбывая кофе, он сказал, что тиморцев обычно расстреливают, закалывают, вкалывают им воду, топят в бочках, сбрасывают с утёсов и выкидывают из вертолётов. Если родственники задают вопросы, им говоря, что жертву «отправили на Бали».

Многие из «отправленных на Бали» остались незахороненными, а их тела сбросили в пропасти. Многие гибнут от недоедания и голода, а инфекции — обычное дело.

Француз продолжал:

— Пыток множество. Коллега в Джакарте мне рассказал на той неделе, что окружной военный командующий в Дили даже выпустил инструкцию по пыткам. Это маленькая книжечка с «можно» и «нельзя». Если ей не следовать, то палачам светят неприятности. Командующий предпочитает править железной рукой.

В Западном Тиморе открытого сопротивления Джакарте нет, поэтому нет и проблем. Однако тамошние власти беспокоятся из-за близости к местам массовых убийств на востоке. Остров, столетиями служивший источником отборного сандалового дерева, разделило пополам соглашение 1913 года. Голландцы забрали Купанг и западную часть, а португальцы восточную. После ухода голландцев в 1949-м запад перешёл к Индонезии. Португальцы на востоке, однако, остались, вместе с губернатором, посаженным в столице, Дили. Но их режим оказался репрессивным и вскоре коренные тиморцы стали призывать к независимости. Партия ФРЕТИЛИН [250](#) выиграла с таким убедительным перевесом, что португальский губернатор, его епископ и гражданские служащие сбежали на островок поблизости, а руководству ФРЕТИЛИН пришлось формировать органы управления.

— И по всем свидетельствам, — продолжил француз, — у них отлично получилось. Администрация вела себя ответственно и сдержанно, попросила губернатора вернуться и быть наблюдателем в течение пятилетнего периода деколонизации. Они пригласили и международных наблюдателей, чтобы те оценили их методы. Это было в высшей степени достойно.

Я заметил, что в 1974 году Гоф Уитлэм, тогдашний премьер-министр Австралии, так явно сомневался во ФРЕТИЛИН, что открыто предупреждал об угрозе, которую независимый Восточный Тимор несёт региону.

Француз пожал плечами:

— Это были отвратительные слова — и они дали индонезийцам искомую международную поддержку. Они хотели забрать Восточный Тимор себе и спустя несколько месяцев начали незаконные трансграничные рейды из Купанга. Потом, в конце 1975-го, отправили полноценные захватнические силы, которые за три месяца убили 60 тысяч тиморцев. На сегодня жертв примерно 200 тысяч — треть населения до вторжения. Однако ведущие державы ничего не делают. В ООН Австралия продолжает голосовать вместе с Индонезией, когда страны третьего мира [251](#) выражают протест по поводу Тимора. Другие воздерживаются, потому что не хотят раздражать Индонезию. У Индонезии есть нефть, Индонезия антикоммунистическая, Индонезия контролирует важнейшие морские пути. Так что Джакарту продолжают снабжать военной техникой и железяками, часть которых используется против тиморцев. Британцы поставляют военные корабли, западные немцы — подлодки, австралийцы — морские патрульные самолёты, французы — танки. А американцы, конечно же, дают всё. В результате их атомным подводным лодкам можно беспрепятственно проходить через глубоководные проливы Омбай и Ветар, прямо к северу от острова Тимор.

Я заинтересовался своим информантом: гражданские инженеры средних лет обычно не блещут такими точными и страстно глубокими познаниями в политике. Он допил кофе и объяснил:

— В Париже я был знаком с тиморской студенткой, очень спокойной и очень красивой девушкой. Она снимала комнату в моём доме. В 1977-м окончила учёбу и отправилась домой. Мы получили одно письмо — и тишина. Год спустя мы узнали, что её убили люди из Хансип, индонезийской милиции. Совсем недавно пришли подробности. Сначала её насиловали и пытали — зажжённые сигареты, электричество и так далее. И ещё одна интересная придумка интеллектуалов из Хансип — они заставили её стоять, а на её ступни сверху поставили ножи стола. А на стол садилось всё больше и больше мужчин. Умно, а? Именно такие технологические инновации поощряет генерал Сухарто — просто, остроумно, эффективно и дёшево.

Большинство пассажиров F-28 «Гаруды» составляли солдаты. В ожидании запуска я сидел и смотрел, как по крылу с нарисованным номером PK-GKF и предупреждением Jangan Injak — No Step 252 струится дождь. Через несколько минут самолёт забрался в тропический шторм «Фердинанд», где за четверть часа турбулентность задала ему такую взбучку, что вскрикивали даже солдаты. Один из них сидел рядом со мной: глаза закрыты, лицо напряжённое, потное и мертвенно бледное. Потом мы вылетели из грозы в тёплое фарфоровое небо. Я обернулся посмотреть на «Фердинанда» и увидел огромную цитадель, чьи кружащиеся чёрные стены поднимались от самого моря к точке где-то в тысячах футов над нами. Циклон шёл на восток и глядя, как он удаляется, я думал, не встретимся ли мы снова. Бортпроводники раздали завтрак — рис и холодные рыбные биточки. Мой сосед подавился, вскочил и поспешил в хвост, в туалет, где засел надолго.

Я достал свои заметки. «Город Каир» «Имперских авиалиний» после дозаправки в Ломбоке попал в сильный встречный ветер, заставивший его спуститься в более спокойный воздух всего в нескольких футах над морем. Самолёт был оснащён дополнительным багажным отсеком, ветроэлектрогенератором и закрытой кабиной, но эти усовершенствования его лишь замедляли, сократив путевую скорость до менее чем 100 миль в час. Пилоты, всё более беспокоясь об остатке топлива, осознали, что до Купанга могут и не дотянуть, и решили сесть где получится. Когда на горизонте уже громоздился Тимор, они были полны дурных предчувствий.

Капитан Элджер вспоминал: «Ещё более настораживало то, что когда я поднял нос самолёта, чтобы перелететь через утёсы, топливо практически исчезло из указателя остатка бойлерного типа 253 и я понял, что нужно решиться сесть немедленно. Мне очень приятно было увидеть прямо по курсу то, что выглядело длинным лугом. Касание вышло совершенно нормальным для такой травы, которая оказалась высотой в пять футов, — думаю, её называют слоновьей травой, — и после пробега в несколько ярдов я подумал, что вот и всё. Но когда мы замедлялись, шасси ударилось о большой валун, скрытый

травой».

Мой сосед вернулся из туалета, рухнул на своё место и лежал трупом. Мы летели над Сумбой, где, если повезёт, я окажусь на следующий день. Это длинный, зелёный, покрытый пятнами облаков остров из округлых холмов; тут и там под солнцем зеркалами мелькали жестяные крыши. Я вернулся к «Городу Каиру», вставшем на лугу с полностью сломанным шасси. Второй пилот Роджер Моллард вспоминал, что на подходе к Тимору с пустыми, казалось баками, — несмотря на запас в 16 галлонов в жестянках, сложенный в салоне в Ломбоке и перелитый в верхний бак ручным насосом «Цвики», — они бегло взглянули на рельеф и решили сесть на тропинку. Но, «на заходе Джимми внезапно повернул на 90 градусов влево и я подумал: “Бедный парень, перенапряжение взяло своё”. Потом, когда мы снова выровнялись, я увидел прекрасный простор примерно в 1000 ярдов зелёной травы и мысль стала другой: “С каким замечательным пилотом я летаю”. И только после того, как мы коснулись верхушек травы, он сказал “Выключение”, а я остановил все три двигателя, мы приземлились, пробежали около 50 ярдов и ударились об одну из этих базальтовых скал».

Агент «Империял» в Купанге, «евразийский джентльмен», прислал на место аварии носильщиков, которые забрали пятнадцать тысяч почтовых отправок общим весом 290 фунтов на купангский ли под замком до тех пор, пока всегда готовый помочь сэр Чарльз Кингсфорд-Смит, вызванный телеграммой, не прилетел на «Южном кресте», чтобы забрать их в Дарвин. А что до «Города Каира», то его разобрали и отправили морем на базу «Империял» в Гермистоне, рядом с Йоханнесбургом, где за годы его каннибализировали техники на запчасти для других ДН.66, работавших на африканской трассе.

Сейчас же, под ясным солнцем, мы тоже подходили к Тимору, приближаясь к низкому сине-зелёному острову посреди блестящего моря. Мой сосед открыл глаза и сел прямо. Я спросил, выходит ли он в Купанге. Он покачал головой:

— Я в Дили. Тимор Тимор.

— Много ли там стрельбы?

— Конечно, мистер. Хватает стрельбы. — Он ухмыльнулся и сложил пальцы пистолетом. — Пиф-паф-бабах.

«Фоккер» резко накренился вправо и прошёл низко над Купангом — длинной вереницей жестяных крыш, разбросанных вдоль голубого залива. На рейде стояла флотилия огромных балансирующих каноэ. Мы снова развернулись и сели на ВПП 07, пересекая 1 500-ярдовую старую грунтовую полосу, пересекающую основную. Она была построена полсотни лет назад и до сих пор действует. Я был единственным вышедшим. Табличка на маленьком терминале, спрятанном за деревьями, сообщала: «СТАНЦИЯ ЭЛТАРИ-КУПАНГ». В зоне прилёта не было ни души, но я слышал смех и громкие голоса из передней части здания. Мимо проковыляла курица и направилась дальше, к стоящему на перроне «Фоккеру», в тени крыла которого болтали пассажиры на Дили. Дверь с табличкой «Мишн Аэвиэйшн Феллоушип» была закрыта, а маленькая стойка авиакомпании «Бурак» рядом с ней пуста. Потом вбежал молодой человек с криком «Вы мистер Александр?».

Он казался крайне возбуждённым, как кто-то, принесший новости о надвигающемся цунами. Когда он выдавил из себя, что его зовут Поан и он авиадиспетчер, которого Джакарта назначила за мной присматривать, я понял причину беспокойства: его вытащили с вышки вниз, чтобы помочь мне лаяться с военными. Г-н Суварди, позвонивший часом ранее, определённо был настроен как следует пошерудить воякам пёрышки, так что несчастный Поан выглядел всполошённо и расстроено, как человек, чей день внезапно пошёл совершенно наперекосяк.

Армия перешла в наступление немедленно. Пришёл высокий безопасник с пижонскими золотыми ножнами на поясе и резко заговорил со мной по-голландски. Г-н Поан ответил на бахаса. Начался спор, стало жарко. Г-н Поан держал защиту с поразительной силой духа, так что нас отвели в караульное помещение, откуда солдат сделал несколько телефонных звонков. Внезапно г-н Поан перехватил мой взгляд

и подмигнул. Меня, вопреки желанию военного, не будут держать тут под стражей до обратного вылета «Фоккера» на Бали сегодня днём. Вместо этого мне нужно явиться прямо в армейский штаб в Купанге, где полковник будет решать, что же со мной делать. Когда мы с г-ном Поаном поехали на джипе управления гражданской авиации, его руки на руле подрагивали, а в глазах светился дикий огонёк. Победа над солдатом привела его в восторг.

Дорога, в колеях и пустая, петляла по травянистым холмам, скатывающимся к морю — прекрасная страна для скотоводства. Я сказал это г-ну Поану и тот ответил, что да, тут неподалёку большое ранчо с австралийскими ковбоями. Но на самом деле он имел в виду не ковбоев, а заводчиков чистопородного скота. Можно ли съездить на встречу с ними? Г-н Поан ответил, что это зависит от полковника. Мы въехали на окраины Купанга — широко раскинувшегося и обветшавшего портового городка из смоляной сосны и жести, совершенно вневременного. Убедительности придавал простор яркой воды, раскинувшейся у его подножия. Но прибрежные постройки практически рассыпались, а воздух вонял рыбой. Тиморцы, смуглокожие и хмурые, немало напоминали австралийских аборигенов.

Штаб армии оказался шумным и неухоженным зданием, похожим на нищую провинциальную больницу. Мы долго ждали полковника, человека со щёбёнчатым голосом, в джунглевой расцветки полевой форме и не говорящего по-английски. Его револьвер в кобуре лежал в лотке для входящих документов рядом с ананасом и пакетом чая. Мы стояли у его стола, а он рычал вопросы и открыл на меня дело. В дело пошли фотокопии моей аккредитации «Обозревателя», всех страниц паспорта, фотографий моей семьи, использованного билета Британских железных дорог от Норт-Шина до Ватерлоо и газетной вырезки о западноафриканском шамане, явившемся на благословение нового самолёта пьяным. Всё это засунули обратно в паспорт.

Полковник сделал несколько телефонных звонков, а потом упражнялся в красноречии на г-не Поане. Похоже, они пришли к компромиссу. Г-н Поан кивнул, прокашлялся и сказал, что

мне нужно прямиком в миграционный отдел, где заполнить несколько анкет, копии которых тоже пойдут в моё дело. После этого надлежит поехать в отель «Флобамор» на джалан Кенанга Номор и быть там до следующего утра, когда меня посадят на семичасовой рейс «Мерпати» до Ваингапу, на который у меня уже был билет.

Могло быть и хуже. По крайней мере я оказался на Тиморе.

Полковник нас отпустил.

В джипе по пути в миграционный отдел г-н Поан объявил, что официально за меня отвечает гражданская авиация, и беспокойно сказал:

— Если вы сбежите, у меня будут большие неприятности.

Я пообещал не сбежать. Мы выехали из города и через зелёный луг натужно взобрались на холм, крутой, как горнолыжный трамплин. Миграционная служба сидела в большой усадьбе--бунгало на другой стороне. Сотрудники, одетые как американские адмиралы и в бейсболках с позолоченными козырьками, поприветствовали г-на Поана, как старого друга. Директор изучил мои заполненные анкеты, лихо поставил штамп в мой паспорт и наказал не опоздать на рейс.

— Я за этим прослежу! — сказал г-н Поан.

Директор рассмеялся и похлопал его по спине:

— Поан-полицейский!

На обратном пути в Купанг я спросил, можем ли мы заехать к австралийским ковбоям, на что г-н Поан ответил:

— Нет.

Отель «Флобамор» оказался длинным и просторным одноэтажным зданием за деревьями в стороне от дороги. Пока я регистрировался, два портье-тиморца за стойкой лаялись и собачились. Мне подали поздний обед в ресторане со скрипящими потолочными вентиляторами и клеёнчатыми

скатертями на столах. Я хотел точно знать свой статус на Тиморе. Можно ли мне, например, вечером прогуляться по городу?

— Нет.

— Ну, а можно заглянуть на рынок и купить манго?

— Сейчас не сезон манго, — ответил г-н Поан, налегая на куриный сате.

— Ну тогда кокосов.

— Вы должны быть здесь.

— Получается, что я под домашним арестом.

Он пожал плечами.

— Надеюсь, что полковник снабдил меня охраной.

Г-н Поан посмотрел на дорогу. Колонна школьников в голубой форме прошла парами, держась за руки. Охраны было не видеть, но позже, сказав мне, что вернётся после 20 часов, он украдкой вышел из гостиницы и провёл некоторое время, прогуливаясь вокруг «Флобамора», заглядывая за кусты и деревья. Я же пошёл в номер, полный удобной голландской мебели и с огромной голландской кроватью, и достал записки Кобхэма. Он летел через остров Бима, не садясь на Ломбоке: «В силу беспокойного моря у Купанга мы сели в маленькой бухточке в нескольких милях к югу, у Тани, где обнаружили, что голландские власти исключительно любезно отдали один из своих правительственных пароходов в наше распоряжение. На подходе мы видели пароход «Гемма» на якоре, а между ним и берегом — красную бочку из-под масла с крюком, у которой нам нужно было ошвартоваться. Сделав круг над пароходом, на вид полном дам, мы сели на воду и подрулили к месту швартовки, которую Уорд успешно выполнил с поплавка».

Здесь в отчёт вкралась несвойственная скромность. Кобхэм был звездой, но до того момента ему приходилось иметь дело только с подхалимством других мужчин, что закалённому

в боях старому асу вроде него было несложно. А сейчас, перед лицом полного парохода голландских обожательниц он внезапно стал угрюм, как при описании плохой посадки. «Я почувствовал себя крайне неловко, когда, поднявшись по трапу и обменявшись рукопожатием с капитаном, заметил множество женских глаз, непоколебимо сосредоточенных на мне. По окончании небольшого приёма нам позволили помыться, переодеться и более или менее привести себя в порядок, а днём мы пошли в Купанг, чтобы высадить зрителей».

Позже я вышел и сел на веранде снаружи обеденного зала. Подкрались сумерки. Военных под лимонно-абрикосовым небом было не видать, но двое индонезийцев в гражданском пялились на меня так пристально, что я было подумал, не попаду ли я в лапы местным хансиповским полицаям. От такой неприятной мысли у меня защекотало в загривке. Но двое мягколидых, конторского вида мужчин вернулись к своей беседе, высокими жалостливыми голосами вероятно проклиная своё назначение в такие высылки. В заболоченном маленьком пруду у веранды грохочуще заквакали гигантские лягушки. Внезапно я почувствовал себя одиноко и уязвимо, воображение подсулоло мрачные картины: — виселицы, тиски для пальцев, падающие из вертолётов люди и хансиповские пыточные столы. Загул фантазии прервал вход двух средних лет англичанин, севших за столик и заказавших пива:

— Составите компанию?

Я составил. Второй сказал:

— Я думал, что вы, наверное, голландец.

Я ответил, что нет, не голландец. Им это понравилось:

— Прекрасно.

Отхлебнув «бинтангов» («да, вот это — пиво!») они рассказали, что их, специалистов по оптимизации бизнес-процессов из Лондона, наняли, чтобы привести хоть в какой-то порядок купангские правительственные учреждения. Потом, когда мы

болтали о ценах на недвижимость в окружающих Лондон графствах и пьесах Тома Стоппарда, перекивая лягушек, из сумерек материализовался ещё один европеец.

— Простите, — застенчиво проговорил он, — но мне сказали, что тут люди по-английски говорят. Я англичанин и немало времени прошло с...

Мы все представились. Молодой англичанин, Тим, преподающий английский в местном университете, сказал, что знает моё имя. Дома он читал «Обозреватель» и теперь говорил о различных моих текстах с исключительно лестными теплотой и знанием материала.

— Погодите, пока я не напишу своим друзьям со словами, что я столкнулся с вами на Тиморе.

Я смущённо подумал, что, пусть ради встречи с этим чутким и интеллигентным человеком я пролетел полмира, она того стоила.

Мы, — Уоррен, Дон, Тим и я, — пошли на ужин, но не было ничего, кроме куриного сате. Мы всё равно были в настроении устроить вечеринку и попросили снабжать нас сате без остановок.

— Пива тоже подносите, — сказал Дон озадаченной официантке, — всё ещё только начинается.

Когда наши посиделки набрали обороты, я подумал, что снова тишину тёплой и застоявшейся купангской ночи разбивает шум британского застолья. Так, наверное, было, когда трижды в неделю здесь садился пролетающий самолёт. Позже к нам присоединился г-н Поан с двумя остроносими молодыми парнями в расклешённых джинсах и шёлковых рубашках-диско — его коллеги-диспетчеры пришли помочь разъяснить мне тонкости работы Элтари. Я открыл блокнот и мы перешли к делу, установив, что их старая грунтовая полоса, куда садились величайшие личности в истории авиации, до сих пор используется, когда по главной носится порывистый боковой ветер, но не может принять ничего крупнее «Дакоты». В Элтари

выполняется в среднем 20 взлёт-посадок в день, в основном «Ацтеки» 254 «Мишн Авиэйшен» и «Цессны» парочки канадских летающих миссионеров. Ещё в Дарвин летала чартерная компания, пока у неё не отозвали несколько лет назад лицензию.

— Почему? — спросил я.

— Проблема с безопасностью, — ответил г-н Поан.

— Это был знаменитый рейс, — добавил подслушавший Тим.

— Из Дарвина в Купанг. Дешёвый, как деревенский автобус. Для молодых австралийцев в шестидесятые это было классическим началом «тропы хиппи» 255.

Г-н Поан сказал, что сейчас иностранные самолёты прилетают редко, хотя время от времени их задувает сюда погодой. В 1979 году Купанг посетил лейтенант ВВС Великобритании Дэвид Ойстер, летевший на «Тигровом мотыльке» с авиабазы «Долина» в Энглси по следам легендарного австралийского первопроходца Берта Хинклера. На последнем сегменте злобные встречные ветры Тиморского моря уменьшили скорость Ойстера на 30 узлов, так что он вернулся в Купанг и на следующий день попробовал снова (удачно). Таким образом из всех пионеров авиации г-н Поан и его коллеги слышали только о Хинклере. Г-н Поан продолжил:

— В июле и августе с холма дует сильный ветер и создаёт у полосы сильный нисходящий поток. Посадка в этом случае на усмотрение командира. Если боковая составляющая 27 узлов и более, то предписано прекратить посадку и уйти на запасной.

Это утверждение подняли на смех двое молодых людей, только что плюхнувшихся за соседний столик.

— Боковая составляющая 27 и более мне нигде не мешает! — выкрикнул один.

— Абсолютно не проблема! — подтвердил другой.

Компанию им составляла хихикающая пухлая девушка с распущенными волосами и чёлкой. Г-н Поан, прищурившись, присмотрелся к ним и пробормотал:

— Это экипаж «Мерпати», с которым вы завтра полетите в Ваингапу.

Я наблюдал за ними не без беспокойства. Они жадно заглатывали пиво; Дон и Уоррен оплакивали упадок валлийского регби, а Тим ностальгически вспоминал замечательную железную дорогу через Пеннинские горы [256](#) от Сеттла до Карлайла. Вошли ещё несколько человек. Я спросил, есть ли среди них мой надсмотрщик, трое сказали «да». Я купил им пива и поднял тост за здоровье полковника.

Над вечером неизбежно довлела тень Восточного Тимора. Его обсуждали не открыто, а скорее намёками, иногда вбрасывая в беседу крошечные настойчивые отсылки. То ли комментарии были опасны из-за его близости, то ли вся эта эпопея тянулась уже так долго и стала такой привычной частью тиморской жизни, что и говорить уже ничего не надо было. Индонезийцы, слегка принявшие на грудь, рассказывали мне всякие вещи. Я слышал, как солдаты нанизывали тела своих жертв на шесты, как свиней, и бросали на деревенских площадях для подсчёта по головам. Ещё слышал, что заключённых из ФРЕТИЛИН держат совсем рядом, в купангской тюрьме, которую мои информаторы шёпотом называли очень плохим местом. Там же были и истязатели — тихие и скромные мужчины, серьёзные, как гробовщики, и известные в этом качестве всему городу. Один из них вошёл в долю со старшими армейскими офицерами, наживающимся на восточно-тиморской кофейной промышленности. Их компания торгует под вывеской P. T. Denok. Все, включая палача, сказочно разбогатели.

Восемнадцать месяцев спустя в Лондоне я прочёл отчёт «Международной Амнистии» [257](#) о Восточном Тиморе — мрачный документ, подтверждающий, вместе со списком ответственных, существование инструкции по пыткам, о которой говорил француз-инженер в Нгурах Рае. Приводились даже цитаты оттуда: «Избегайте фотографировать пытки или то, как кого-то подвергают электрическому шоку,

раздевают донага и так далее. Помните, что такие фотографии <...> не должны <...> попасть в руки безответственным членам общества». Также в отчёте говорилось о массовом убийстве сотни мужчин в Бобонаро, прямо через границу, и ровно в том месяце, когда я там был. Тут мне вспомнились солдаты, садившиеся в самолёт, Бобби, Донни, Эрик и Седрик с их ярко вышитыми ружейными ремнями. Потом прочёл, что в Луру в том же месяце застрелили в ходе мелкой местной операции ещё семерых тиморцев. «Амнистия» привела их имена: Антонио Хорнай, Жорже Пинту, Альфонсу душ Сантуш, Руй Мануэль, Коте Лай, Виктор и Америго Бранко.

Вечеринка окончилась полночь. Уоррен и Дон пошли в свои номера, а Тим по тёмной дороге отправился к себе на квартиру; г-н Поан с друзьями ушли много раньше. Остался только экипаж «Мерпати»: стюардесса спала в кресле, а пилоты сидели с налитыми глазами. Они подвинули к своему столику кресло для меня и сказали, что их тошнит летать на маленьких самолётах в места вроде Купанга. Они мечтали о 747-х «Гаруды», больших самолётах, больших деньгах, больших городах. Беда была в том, что они отнюдь не блистали в «Чуруге» [258](#), индонезийской лётной школе гражданской авиации неподалёку от Джакарты.

— Он завалил религию, — поддразнил второй пилот, кивнув на командира.

— А он завалил управление и лидерство, — парировал командир.

Всех студентов «Чуруга» перед выпуском оставляют на несколько дней в джунглях без еды и каких-либо ресурсов, чтобы проверить их способность выживать на подножном корму, питаясь обезьянами и кореньями. Мои друзья, рассмеявшись и отправив измученного официанта за очередной порцией «Бинтанга», сказали, что чуть не умерли там от голода.

— Вам стоит умерить тягу к пиву, — сказал я. — Скоро снова за работу. Идите спать.

Командир зевнул и посмотрел на часы:

— Сейчас 01:00. Сбор в 05:00, вылет в 7. Шесть часов от бокала до штурвала? За глаза хватит.

Г-н Поан прибыл на рассвете, отдохнувший и весёлый на вид:

— Пойдёмте, посмотрите, — сказал он, проводив меня через дорогу к конторе губернатора. На территории в яме с видом сытых крокодилов сидели два гигантских варана. Их малышами привезли с Комодо, унылого островка в 300 милях к востоку от Бали. Это определённо было весьма давно: один из этих громил был длиной в 10 футов. — Губернатор даёт каждому раз в два дня по курице. Не подходите близко, их слюна ядовита.

Я вспомнил, что Кобхэм на Биме тоже смотрел пойманных варанов, — «коварные создания, питаются в основном дикими кабанами, пони и быками, которыми изобилует остров Комодо... расчленив свою жертву, они заглатывают огромные куски целиком», — и отправил об этом депешу домой в Лондон. Ещё удивительнее варанов было то, как они «в каждой газете росли день ото дня. Одна из главных газет Рангуна вышла с огромным заголовком через всю полосу, где говорилось о сухопутных ящерах длиной девяносто ярдов».

Экипаж «Мерпати» выполз из гостиницы и сонно погрузился в микроавтобус. Г-н Поан, ехавший следом за ним, определённо предвкушал тихий и спокойный день; он передал привет и наилучшие пожелания от г-жи Поан. В Элтари мимо проручил «Ацтек» «Мишн Авиэйшн» и г-н Поан помахал канадцу за штурвалом. На перроне стояли два борта «Мерпати» — «Френдшип» и «Твин Оттер». Через пару минут экипаж вышел из терминала, построился в линейку и протанцевал конгу от терминала до «Френдшипа», пройдясь вокруг него и вернувшись к «Оттеру». Г-н Поан был слишком шокирован, чтобы что-то на это сказать. Командир погрузился в «Оттер» спиной, затянув второго пилота под микитки, а стюардесса подпирала снизу.

— Тягай сильнее, — прокричала она. — Тяжёлый!

Когда они исчезли в салоне, самолёт закачался.

Г-н Поан покачал головой и поцокал языком, но, подозревая, что это устроили специально для меня, я мало беспокоился. Подошли три других пассажира. Я искренне поблагодарил г-на Поана, извинился за причинённое беспокойство и забрался в маленький канадский 20-местный высокоплан с неубираемым шасси. Стюардесса сидела впереди и подводила глаза, я сел рядом с ней. Пилоты повернулись ко мне и улыбнулись. Они проверяли сигнализации, — коротко взвизгнули сирены «пожар» и «сваливание», напугав остальных пассажиров, — радиостанции, топливные насосы, температуру аккумулятора, навигационное оборудование и центральное табло аварийных индикаторов, после чего были готовы к запуску.

— Куда хотите отправиться? — спросил командир.

— Акапулько, — сказал я.

— Окей.

Стюардесса рассмеялась и полезла что-то искать в своей сумочке; с тонким стоном запустились два газотурбинных «Пратта» и раскрутились пропеллеры. «Оттер» вкатился на полосу и затормозил, пока пилоты читали литанию контрольной карты «перед взлётом»: автофлюгирование винтов включено, регуляторы оборотов двигателей в норме, все предохранители на местах и не выбиты, посадочные фары включены, закрылки десять градусов, ход органов управления свободный и полный. Затем командир потянулся вверх и надавил на сдвоенный рычаг над лобовым стеклом. Тон двигателей поднялся до оглушительного воя, самолёт бешено задрожал. Стюардесса глядела в карманное зеркальце и наносила ярко-оранжевую губную помаду, а «Оттер» рванул по полосе и поднялся над городом и маленьким прибрежным островком Семау. Потом, взяв курс на запад, направился над морем Саву к Сумбе.

С точки зрения маршрута «Империял» я двигался в обратном направлении. Ваингапу на Сумбе шёл перед Купангом, но из-за современных расписаний мне пришлось посетить их наоборот,

а чтобы прилететь в Дарвин, нужно вернуться ещё дальше, на Бали. В 1935 году Купанг был воротами в Австралию и стартовой площадкой самого опасного отрезка путешествия. Доктор К. Вашингтон Грей, летевший на ДН.86 «Мельбурн» компании «Куонтас» под управлением капитана Герберта Биндли Хасси и второго пилота Реджинальда Артура Шеперда, был озабочен пересечением 500-мильного океанского отрезка с самого Сингапура. Хотя встреча с лётчиками и осмотр самолёта ему несколько помогли, — «пересечение Тиморского моря стало несколько меньше дозвлет надо мной, когда я увидел людей и судно», как писал он в «Вестнике», — он явно нервничал, когда они готовились взлетать с грунтовой полосы Купанга. «И вот мы дрожим на самом краю, впереди Тиморское море. Провожает нас весьма порядочная толпа, потому что сегодня день рождения королевы Вильгельмины, а почтовый самолёт всё ещё достаточно в новинку, чтобы встречать его по праздникам. Одна весёлая голландская семейная пара привела своих шестерых детей, оставив ещё двоих болеющих дома».

Сейчас Тимор таял позади, а мы гудели над плоским зелёным морем с редкими отметинами плывущих брёвен и кокосовых орехов. Небо безоблачное, розовая дымка опоясывает горизонт. Когда я попытался сообразить, изменил ли тропический шторм «Фердинанд» курс или просто выдохся, стюардесса постучала по моему плечу и указала вниз:

— Кит!

Кит был под нашим левым подкосом, маленький эллипс блестящего чёрного стекла с пенно-кружевным следом. Потом он нырнул почти без следа; в восторге от наблюдения я позвал сутулого сморщенного мужчину, сидящего через проход и рассказал ему об этом. Он сжимал полиэтиленовый пакет со смазанным подобием «Конкорда» и, нахмурившись, отвернулся, сжав пакет ещё сильнее.

Через семьдесят минут после вылета из Купанга мы начали снижаться к Сумбе, подходя к Ваингапу над чередой круглых, с меловыми вершинами, холмов и маленьких тенистых долин, полных пальм, бананов и сандалового дерева; некоторые сияли

дикими цветами, в других по травяным низинам извивались ручьи. Лысые холмы и таинственные изобильные долины шли чередой через весь остров. Над неровным рельефом поднимались потоки воздуха, отчего «Оттер» качало и болтало. Полоса Ваингапу лежала в зелёной пустоши регулярным парком, куда нас и понесло с плавностью снижающегося воздушного шара. Лётчики сказали, что управляющий аэропортом — хороший человек по имени Альфред Якобус. Им же сейчас лететь на Флорес, а потом весь день скакать по островам обратно на восток, закончат они снова в Купанге, где обещали вечером пропустить стакан-другой за моё здоровье.

Терминал стоял среди деревьев, пустая диспетчерская вышка окрашена в жизнерадостный жёлтый. В крошечном пустом зале прилёта я спросил г-на Якобуса. Меня провели через тенистый дворик в комнату, где сидело полдюжины молодых людей, пристально уставившись на доску с нарисованным мелом аккуратным параллелограммом. Перед ними выступал г-н Якобус — аккуратный мужчина в очках и так накрахмаленных форменных синей рубашке и брюках, что, казалось, они поддерживают его, как броня.

Я представился и спросил, когда он освободится поболтать.

— Я преподаю этим господам процедуры.

Я ответил, что могу вернуться, когда ему удобно. Он предложил следующим утром в 7 часов. А есть ли у меня занятия до того? Может быть, меня нужно подбросить до города? Его водитель и джип в моём распоряжении. Я попросил водителя отвезти меня в банк. Это был расторопный молодой человек в облегающих тёмных очках, сказавший, когда мы покатались вдоль медленной коричневой речки, сказал, что он хочет быть биилатом.

— Кем-кем?

— Папа Индия Лима Оскар Танго, сэр, — сказал он, погудев клаксоном на буйвола.

Ваингапу оказался плоским и жарким, с улицами, полными ползучей белой пыли и ослепительных ярко-белых отсветов. От маленького захудалого порта, где водитель остановился купить рыбы своей матери, виднелись над водой пурпурные холмы Флореса. Мы заехали в офис «Мерпати» забрать несколько грузовых ведомостей; он стоял прямо на дороге, открытый и управляемый толстой, усталого вида женщиной, сидящей под парой выцветших рекламных плакатов компании в великолепных резных сандаловых рамах, слушая хрипящие голоса экипажей на огромном детекторном приёмнике. На городской мечети висели большие громкоговорители; городские часы на пыльном круговом перекрёстке среди деревьев остановились на без десяти три, а здание банка со сводчатой черепичной крышей напоминало виллу голландского плантатора-миллионера.

Внутри я попросил операциониста обналичить дорожный чек на 100 долларов, самый мелкий из тех, что у меня остались. Он вгляделся в чек, потом отдал его управляющему, выглядящему как отставной генерал. Шумно облизывая зубы, он изучил мой паспорт («А, Бангкок! Я тоже был») и спрашивал о роде занятий, месте жительства и причинах посещения Индонезии. Ещё он хотел знать, где я остановился в Ваингапу. Я ответил, что пока не знаю.

— Остановитесь в «Сандаловом дереве».

Это было указание. Следование ему, очевидно, обозначало, что я определённо получу свои деньги.

— Окей.

— Я вам дам 9,237 руп за доллар, — сказал он, чуть срезав курс и протянув свою собственную ручку. Я расписался, окружённый небольшой толпой людей, сотрудников и посетителей, пришедших посмотреть с видом таким серьёзным, как будто я подписывал важное соглашение. Управляющий и служащий низко наклонились, чтобы удостовериться, что нет никакого мошенничества, и дохнули на мою руку теплом. Когда всё было сделано, управляющий кивнул, а операционист со вздохом улыбнулся.

В джипе водитель предупредил, что новости о сделке разлетятся быстро и мне стоит приготовиться к веренице людей, желающих сделать бизнес. Выруливая по ухабистой дороге, он сказал:

— Продать атиял.

— Продать что?

— Оскар Дельта Эхо Янки Лима Оскар, сэр.

Мы подъехали к помоечного вида двухэтажному зданию, у двери лежал коврик с надписью «Доброе пожаловат». Я зарегистрировался в ресторане, маленькой душевной комнате с десятью металлическими столиками и рыжим котом, носящимся из конца в конец в попытках, видимо, прыгнуть от стены к стене. Владелец, хмурый китаец по фамилии Фун, проводил меня в номер с двумя огромными кроватями красного дерева и детским ночником в виде игрушечного медведя с двумя красными лампочками, вкрученными в глазницы. Г-н Фун предупредил, что выключить медведя нельзя. Санузел состоял из вонючего азиатского туалета [259](#) и жбана затхлой воды. Внизу во дворике сидел полный блондин-европеец и читал роман Джеймса Клавелла [260](#) в мягкой обложке. Он оказался из Франкфурта и приехал на Сумбу закупить покрывала «икат», которыми, по его словам, славится остров.

— Покрывала делают ещё на Тиморе и на Флоресе, но им не хватает качества сумбских икатов. Здесь нити основы окрашиваются натуральными местными красителями, индиго например, и сушатся до того, как на них вплетается ткань. И так много раз, пока не получается окончательный рисунок. Иногда на одно покрывало уходит много месяцев. Я езжу в лучшие деревни, выясняю подробности о лучших методиках плетения и окраски, а потом покупаю лучшие покрывала. Здесь я купил три по 1 000 долларов за каждое. Во Франкфурте я их продаю с большой прибылью, там сейчас такие натуральные вещи — писк моды. Так я себе оплачиваю отпуск. В следующем году я поеду в Ириан Джая и куплю там асматские примитивистские артефакты. Это уникальная красно-чёрно-

белая резьба по дереву, за которую немцы платят целое состояние.

Он показал мне три своих тысячедолларовых покрывала — неказистые тряпки с изображениями людей и животных в тусклой красно-синей гамме, потом запихал их в маленький тряпичный чемоданчик и отправился в аэропорт. Он рассчитывал быть дома через 30 часов, а у себя в офисе через 36. Я смотрел, как побитое такси увозит его по раздолбанной дороге и позавидовал жизни, в которой, похоже, не было места неопределённости, компромиссам и противоречиям.

Вечером продавцы покрывал уже ждали меня — дюжина фигур, тихо сидящих на корточках во дворе гостиницы, неподвижные, как статуи. Сын г-на Фуна, энергичный молодой бизнесмен, держащий на Бали магазин покрывал, предупредил меня, что продают они хлам — плохое плетение, химические красители и негодные рисунки. Он вставил в видеомагнитофон кассету с гонконгским кунг-фу-боевиком, из которого индонезийское правительство вырезало всё китайское.

— И что же осталось? — спросил я.

— Просто драки, — огорчённо ответил он.

Я взял стакан «Бинтанга» и пошёл во дворик. С моря дул успокаивающий прохладный бриз. Продавцы покрывал подходили по одному — похожие на тени мужчины с тихими голосами, принимавшие мои отказы без всякой обиды и исчезающие. Ко мне присоединился ещё один постоялец — сухощавый пассажир «Оттера» из Купанга. Пакет с «Конкордом» был при нём и сейчас. Я купил ему пива и спросил, что внутри.

Он наклонился ко мне и прошептал:

— Поверочные таблицы.

Я посмотрел на него.

— Поверочные таблицы?

— Да. — он отхлебнул пива. — Токио хорошие, Тайвань

хорошие, Веллингтон тоже хорошие, но Дарвин — лучшие.

— Лучшие для чего?

— Для этого, — похлопал он по своей сумке.

Боевик наполнил дворик воплями и шумом драки. Многие продавцы покрывал остались посмотреть, сидя на корточках во тьме и вглядываясь в окна. Мой спутник сказал:

— Пойдём в город, мистер, для еды.

Он встал, взял в охапку таблицы и мы пошли по тропинке в маленький полутёмный ресторан, освещённый парой керосинок. Повар, гремящий сковородками на деревянной плите, повернулся к нам.

— Гитлер! — воскликнул он.

Они с попутчиком обменялись рукопожатиями, как старые друзья. Потом мы сели и заказали горенг по-особому — груды обугленных куриных костей в остром арахисовом соусе.

— Вас правда зовут Гитлер? — спросил я [261](#).

— Да, мистер.

Он ел с большим аппетитом, хрустя косточками и медленно облизывая пальцы. Я хотел побольше разузнать о его имени и калибровочных таблицах, но сейчас он предпочёл хранить монашеское молчание. Вошёл петух, громко прокукарекал и вышел. Повар рассказал мне, что недавно на Сумбе запретили продажу спиртного, потому что от крепких напитков люди становятся ленивыми и работа стоит. Вместе с Гитлером я вернулся в гостиницу, прошёл сквозь кордон припозднившихся продавцов покрывал и отправился в кровать под яростный блеск красных глаз игрушечного медведя.

Альфред Якобус угостил меня завтраком — пирожными и, на выбор, колой «Джонни» или сумбским кофе — чёрным, как пиво «Гиннесс» и с кольцом из осколков зёрен, плавающих наверху, как кусочки орехов. Он занимал хорошо

обставленный кабинет размером с министерский, с тяжёлыми шторами и глубокими ворсистыми коврами, и, похоже, смущался этой роскоши — аэропорт, по его словам, маленький, с одной полосой на 1 500 метров и одной пожарной машиной. До появления тут пару лет назад УКВ-радиостанции направление ветра подлетающим экипажам указывали кострами: специально обученная команда жгла зелёные листья и солому, чтобы было как можно больше дыма.

В неделе г-на Якобуса самые активные дни — пятница и воскресенье, когда он оборачивает 748-й «Хокер Сиддли» и два «Твин Оттера». По понедельникам и четвергам рейсов нет, один 748-й пролетает по вторникам и средам, а ещё один, из Купанга на Денпасар и Сурабаю, по субботам. Мне предстояло лететь на субботнем 748-м в Денпасар и я вслух понадеялся, что с ним всё будет хорошо, поскольку на следующий день с утра пораньше мне по плану лететь в Дарвин.

У него были для меня новости.

— У вас могут быть некоторые проблемы, потому что завтра на Бали День Тишины [262](#). Закон гласит, что раз в год все должны сидеть по домам и быть там, не производя никакого шума. От полуночи до полуночи никому не позволено покидать своего дома, водить машину или ездить на велосипеде. Даже пешком ходить запрещено. В День Тишины дороги должны быть пусты, а остров молчать. Нельзя готовить и петь. Это касается также и туристов. Им положено сидеть в гостинице и есть только холодное.

Я беспокоюсь поинтересовался, как организаторы Дня Тишины относятся к рёву реактивных двигателей. Г-н Якобус слегка успокоил:

— DC-9 «Гаруды» в Дарвин — единственный запланированный на завтра международный рейс. Если он вылетит достаточно рано, то, наверное, ему дадут убраться. Но вам, наверное, стоит переночевать в аэропорту. Если вы окажетесь на дороге после полуночи, вас могут арестовать.

Я наказал себе обязательно поговорить днём с людьми из «Гаруды» в Нгурах Рае, а потом спросил г-на Якобуса, знает ли он что-нибудь о маленьких бипланах «Куонтас», которые садились здесь полвека назад.

Он покачал головой:

— Был один австралийский пилот DC-3 в «Замруд Авиэйшн», который всегда прилетал сюда из Сурабаи, капитан Джек Райф, но я не видел его уже несколько лет. Его тут все знали, дети его обожали, люди кричали «Здорово, Джек!», когда он выходил из самолёта. Большой весёлый парень. — Он съел пирожное.

Мы пошли прогуляться и г-н Якобус представил меня некоторым сотрудникам. Всего их было 75, и все такие молодые, энергичные и аккуратные, что показалось, что я попал в оживлённую маленькую школу; все источали энтузиазм и охотились больше самолётов для практики. Девушка из грузового отдела с ярко-белой лентой в волосах сказала, что в отправляемых грузах в основном покрывала.

— Когда-то Сумба поставляла много рабов — конечно, до эпохи авиации, — добавил г-н Якобус с ноткой сожаления, намекая, что он не прочь брать подобные заказы для поддержания регулярного движения.

Девушка сообщила, что в индонезийской авиации у женщин полное равенство возможностей — например, одна из вторых пилотов «Хокера 748» в «Бурак», г-жа Чипплу, со дня на день ждёт повышения до командира. Я ответил, что надеюсь, что именно она повезёт меня на Бали и г-н Якобус спросил:

— А Чипплу сегодня летит? Разузнай!

Барышня включила рацию:

— Чипплу сегодня будет у «Бурак» на Бали в 13:50?

— Приём, мисси, приём! — пробормотал г-н Якобус

— Приём! — пропела девушка.

— Никак нет, — ответил через помехи голос. — Сегодня Натагава, приём.

— Натагава — полуяпонец, — пояснил г-н Якобус. — Думаю, его папаша был солдатом во время войны.

Мы вышли к полосе, которая до 1978 года была грунтовой, и остановились в точке, где в том году у «Дакоты» подломилось шасси и самолёт остановился со сломанным крылом и хвостом вверх. Обломки давно убрали, но об этом происшествии говорили как о единственной неприятности, случившейся в Ваингапу за последние годы. Здесь воздух шумел птичьим щебетом, роса блестела на травяных кромках полосы, а почтенного вида деревья на периметре отбрасывали тени. Место мне показалось мирным и симпатичным, и задался вопросом, писали ли что-нибудь о нём путешественники, останавливавшиеся здесь на чай с печеньем по пути в Купанг на ночёвку.

Я высказал это господину Якобусу, на что он ответил, что наверняка писали, но где искать эти заметки, он не имеет ни малейшего понятия.

В следующие три часа тропический шторм «Фердинанд» добрался до Сумбы с северо-запада. Небо стало цвета кремня, по окнам застучал дождь, а оконные стёкла опустились, как бы внезапно потеряв всякую защиту от гравитации. 748-й из Купанга прибыл вовремя, но командир, капитан Сумитро, пожелал, чтобы девять новых пассажиров сели как можно скорее — застрять тут он совершенно не хотел. Когда я начал подниматься по скрипучим ступенькам, г-н Якобус вдруг сунул мне в руки свёрток:

— Просто сумбское покрывало на память в качестве сувенира, — робко сказал он и ускользнул раньше, чем я смог сказать «спасибо».

Девушка из грузового отдела вышла из терминала и помахала мне. На борту 748-го кипел жаркий спор пилотов с бортинженером, круглым лысеющим мужчиной, чей галстук был спущен в самый низ шеи. Стюардесса с корзинкой

леденцов в руке нервно вслушивалась. Некоторое время инженер их чиховстил, указывая рукой на свою приборную панель, но ему не удалось переубедить капитана Сумитро, затянувшего ремни и резко приказавшего ему замолчать. Через минуту «Дарты» запустились.

Мы набрали высоту сквозь шквалистые дождевые заряды в наползающее небо и выровнялись, начав двухчасовой полёт до Бали. Стало очень темно. Капитан Сумитро вышел в салон для короткого разговора со стюардессой, предложил каждому пассажиру свои гвоздичные сигареты, а потом поспешил обратно в кабину, прибирая по пути все незакреплённые предметы и туго затянув свои ремни. 748-й начал болтаться по крену и тангажу. Дождь заливал иллюминаторы так, что видимость была как из машины на автомойке. В хвосте салона расплакалась маленькая девочка в симпатичном зелёном платье. Капитан Сумитро выкрутил освещение кабины и приборов на максимум. Мне показалось, что по крыше фюзеляжа колотит град. Радиостанции хрипели разрядами, а движения самолёта становились всё резче.

В «Руководстве пилота» «Имперских авиалиний» это описывалось так: «Отчёты о болтанке должны подаваться в соответствии со следующей шкалой интенсивности:

Не трясёт

Потряхивает

Трясёт сильно

Трясёт очень сильно».

Раздел, озаглавленный «Классификация болтанки», был краток, а автор руководства, — видимо, лётчик без большого опыта полётов в плохую погоду, — приводил только два типа:

«Резкие толчки

Медленные проваливания»

Ни то, ни другое не могло точно описать движения 748-го,

напоминавшие сейчас сочетание спуска на лыжах с трамплина и прыжка с шестом: затяжное скольжение сменялось жёстким подскоком вверх, тащившим изгибающийся и хрустящий самолёт на вершину очередного барьера. Моё подозрение, что мы продираемся через центр циклона, только усилилось, когда справа полыхнул яркий прожектор молнии, заполнив небо светоизвержением. Потом несколько мгновений мы летели в очистившемся небе. Громада туч внизу была цвета гранита. Линии дождевых зарядов строем шли к чёрному горизонту, разрезаемые белыми молниями. Швыряемые из одного грозового очага в другой, мы проталкивались, носом то вверх, то вниз, примерно в сторону Бали. Капитан Сумитро летел на руках. Я смотрел ему в спину в поисках признаков потери пространственной ориентации, тоннельного зрения, самопроизвольных кивков и прочих симптомов пилотов, попавших в сверхмощную турбулентность, но он просто сидел в кресле, упорно держа курс к внешнему краю «Фердинанда». Приборы не искрили и явно не били его током, а самолёт не был обёрнут призрачным сиянием огней святого Эльма. Но тон двигателей постоянно менялся, а в какой-то момент вышли интерцепторы и самолёт встал колом, как будто влетев в стену.

Потом, без всякого предупреждения, всё прекратилось. Мы вылетели из «Фердинанда» в тусклое спокойное небо. Капитан Сумитро погасил табло «Пристегните ремни» и отдал управление г-ну Натагаве. Маленькая девочка в хвосте перестала вопить. Стюардесса, пошатываясь, встала и сделала экипажу кофе. Мы прошли южный берег Сумбавы — перспективу глубоких бухт, источенных прибоем утёсов и янтарного цвета пляжей, занято поблёскивавших, как пирит. Мы прошли над другими зелёными островами, лесистыми и прекрасными, чьи грациозные вулканические силуэты поднимались на фоне тёмного моря, потом вновь скользнули в тучи, теперь уже мягкие и спокойные, и приземлились в накрытом плотной облачностью Денпасаре.

Маленькую девочку стошнило на перрон, когда она с плачем спустилась, а мать, красавица с серьёзным лицом, держала её за плечи и успокаивала. Я поспешил на стойку «Гаруды»

и спросил сотрудника, повлияет ли День Тишины на вылет дарвинского рейса. Он ответил, что нет, власти дали разрешение, но, если только я не остановился в большом отеле, я должен быть в аэропорту сегодня до полуночи — часа, когда начнётся День Тишины. Каждому крупному отелю разрешено отправить в аэропорт своих постояльцев, летящих в Дарвин, на микроавтобусе, при условии, что они окажутся в Нгурах Рае к семи утра; «Коттеджи Пертамина» входили в этот список. Но он предупредил, что если я опоздаю на микроавтобус, то не попаду на самолёт: дороги закрыты для всех, включая пешеходов.

Подходы к «Коттеджам» патрулировали солдаты, а над входом растянули красный транспарант с надписью «Приветствуем Его Высочество Принца Нородома Сианука». Я заселился в тот же номер, налил себе пива и включил телевизор. За Флэшем Гордоном гнался рычащий демон в жёлтом, бывший, пусть и овощем, самым сильным существом на планете Монго. Флэш избежал его склизкой хватки, вскочил в Небесный поезд и направился в другую галактику, не зная, что монстр затаился в грузовом отсеке. Он высунул щупальце в иллюминатор, разбил лобовое стекло и схватил Флэша за горло. Флэш сообщил всем, что он теряет силу и ярко позеленел.

Я выключил телевизор и пошёл искать принца Сианука. Мне пришлось в голову, что, как настоящий иностранный корреспондент, я могу попробовать взять у него интервью. Может быть он даже скажет что-нибудь настолько важное, чтобы оправдать звонок редакторам «Обозревателя» за счёт адресата. Наконец я обнаружил его в вестибюле, тихо разговаривающим с двумя балийскими чиновниками, чопорно одетыми в свои лучшие костюмы. Когда они удалились, я подошёл к человеку, которого 18-летним юнцом французские колониальные власти выдернули из старших классов школы и назначили королём. Сейчас ему приходилось идти на непростые соглашения с безумным Пол Потом в попытке изгнать вьетнамских захватчиков из своей страны.

Он приветствовал меня дружелюбно, но сказал, что именно сейчас не готов обсуждать политику; возможно, он выступит

с обращением в ближайшие пару дней. Лишившись повода для беседы, я спросил, как называется его любимая песня. Он улыбнулся:

— «Голубая луна» [263](#), — и напевая её себе под нос, вышел со своими помощниками.

IV

DC-9 «Гаруды», летящему на высоте 39 000 футов, понадобилось 2 часа и 20 минут, чтобы долететь до Дарвина. Служба борТПитания Нгурах Рая, предвидя потребность 74 австралийских пассажиров, поставила на борт большой запас пива. Люди начали требовать его в ту же секунду, когда погасло табло «Пристегните ремни». Стюарды суетливо носились туда-сюда по проходу, выкрикивая: «12 пива на 15ABC, 14 пива на ряд 8, больше пива на 20D». Мужчины на местах 15 А, В и С были пьяны уже при посадке в самолёт. Они были из тех, кто прибыл в Нгурах Рай до полуночи, и для поддержания настроения их и ещё двух или трёх дюжин их соотечественников бар не закрывали. В 6:45, когда я проехал по неуютно тихим и пустынным дорогам, моё ощущение свидетеля последствий ядерной атаки обострилось при виде неподвижных тел, раскиданных по полу терминала. Многие погрузились на борт с лицами цвета сыворотки и стонами, но после взлёта у них открылось второе дыхание и, отмахнувшись от предложенного континентального завтрака, они требовали добавки янтарной жидкости. На пропойц, бывших в меньшинстве, все остальные смотрели с выраженным отвращением, а те отвечали всё большим шумом и откровенным оккерством [264](#).

Я вытянулся и посмотрел назад, заметив черноту только низко на горизонте, над Бали. Море было цвета синяка и испещрено пеной. Величественные свинцово-сливочные облака пересекали наш курс, исторгая вниз ливни, нарезающие рваные узоры по морской воде. На горизонте взвивались дымом лесного пожара пухлые колонны и, поднявшись на несколько тысяч

футов, пеленой закрывали солнце. Мы летели сквозь небо, полное ветра и погоды. Самолёт мотало и болтало, так что бортпроводники разносили пиво и завтраки короткими перебежками, держась за спинку одного кресла, прежде чем продвинуться к следующему. Мы приближались к тенистой стене дождевых кучевых облаков, подобных соборам с куполами и контрфорсами. Когда мы подлетели к ней, я увидел, что все составные части движутся независимо друг от друга, управляемые внутренними системами давления и температурных инверсий.

Самолёт шёл по трассе, которую я пролетел вчера в обратном направлении — на восток, срезав на юг к Сумбе, а потом к Тимору, появившемуся на 70-й минуте полёта. Я болтал с грудастой и доброжелательной девушкой из Сиднея, которая, глядя вниз на Тимор, сказала:

— Газеты пишут о всяких ужасах, которые там творятся. Вы знаете, что во время войны тиморцы задали япошкам по первое число и спасли уйму австралийских жизней? Но что же случилось, когда им понадобились мы? Клятый Гоф Уитлэм их предал и сдал.

Над Тимором мы повернули на юг с авиатрассы 43 Белая, — маршрута, которому обязаны следовать все воздушные суда, — на 464 Оранжевую, пролегающую до самого Брисбена, и отметил с истинным удовлетворением, что наконец я собираюсь пересечь пресловутое кишашщее акулами Тиморское море, как это делалось во времена оны полсотни лет тому. Те путешественники, «дрожа на краю», как доктор Вашингтон Грей в Купанге, взлетали, должно быть, полные мандража, беспокояно размышляя о коварных водах внизу, а их пилоты начинали неотрывно и нервно следить за компасом, указателями скорости и остатка топлива, готовые к внезапному налёту зловредного встречного ветра. В этом случае сомнения Вашингтона Грея вскоре сменились своего рода эйфорией. Провожаемые вереницей зевак-голландцев, они взлетели и набирали «вверх, вверх, 9 000, 10 000, 11 000 12 000, 12 500. Да, в Дарвине снова оказались правы: “Приземный ветер встречный 45 миль в час, падает до нуля на 11 000 футов;

попутный ветер 10 миль в час на 13 000 футов. Неплохо, особенно когда понимаешь, что это проекция с расстояния в 500 миль. Два часа в пути, три; прекрасная погода, все облака позади, кристальная чистота от земли и до стратосферы».

Кобхэм, конечно, ничуть не переживал: «Мы, разумеется, были весьма уверены в нашем моторе и нашей машине», — ветрено писал он, — «и знали, что если не случится что-нибудь совсем уж непредвиденное, крайне маловероятно, что они нас подведут. Всё, что нам нужно было делать — держать верный компасный курс и предаться нескольким часам однообразного полёта вне видимости земли, полагаясь на то, что компас приведёт нас в итоге к пункту назначения».

Однако австралийцы, знавшие повадки Тиморского моря, предприняли некоторые предосторожности. В Дарвине под парами стояла канонерская лодка «Герань», а в кармане кителя её капитана лежала бумажка с телеграфированным заранее из Купанга предполагаемым курсом Кобхэма. Хотя и благодарный за такую предусмотрительность, Кобхэм взлетел с твёрдым знанием, что у него «видимо, наилучший в мире самолётный компас. Это “апериодический компас Хьюза”, результат всестороннего математического исследования и экспериментов в последние годы войны». В этом перелёте, правда, от него едва ли был толк. Вскоре подул ветер, — «мы летели прямо в зубы юго-восточному пассату», — так что пришлось снизиться до 50 футов над водой и лететь по счислению. Ветер задирался нещадно. Сначала он «дул прямо встречь, потом сместился слегка к нашему левому борту, потом снова переместился, уже к правому, и из-за этих сдвигов я подворачивал на несколько делений компаса, чтобы компенсировать снос».

Он вылетел в 7 часов утра. Тимор быстро исчез позади, — «видимость в тот день была нехороша», — и теперь, спустя почти 60 лет, на примерно этом же маршруте преобладали такие же условия. Длинный, низкий, местами немного лесистый тиморский берег исчез позади. Собрали подносы от завтрака, а пьяницы оказались во власти воздушного маршала, — сгорбленного и жилистого безопасника, лично

принимавшего у них заказы на пиво и так источавшего тихую неблагожелательность, что они их испугались. Они спросили, лишь наполовину в шутку, есть ли у него пистолет. Он ответил, что да, есть, и он специально обучен стрельбе на борту самолёта. Пьяницы призадумались, а большинство остальных пассажиров уснули.

Примерно в этом месте в 1942 году капитана Обри Коха, везшего пополнение солдат из Дарвина в Сурабаю на летающей лодке «Корио» «Куонтас Империял», атаковали семь японских истребителей. Хотя многие из его пассажиров погибли, а сам он был серьёзно ранен в ногу, капитан Кох продолжил полёт и дал врагу такой мастер-класс по виртуозному маневрированию летающей лодки на уклонение, что его вспоминают до сих пор. Он направил развалистый гидроплан прямо к поверхности воды, а потом мчался на предельной скорости над водой, виляя между волн и едва не оглушая отдыхающих акул. Поражённые японцы решили, что атаковать его снова будет изрядной глупостью, и отступили. Однако «Корио», неисправимо повреждённая и с двумя горящими двигателями, едва ли могла выдержать что-то ещё. Капитан Кох вытащил выживших, а потом в одиночку проплыл пять миль до Тимора за подмогой

265.

Наши две стюардессы заснули, свернувшись в своих креслах, как дети. Юбка одной из них задралась вдоль бедра, отмеченного шрамами тропических болячек, и воздушный маршал поспешил по проходу, чтобы поддёрнуть её вниз. Девушка с рывком проснулась, злобно шлёпнув его по руке, так что ему пришлось объясниться писклявым от смущения голосом. Я отвернулся, чтобы посмотреть на погоду, идущую с Арафурского моря: тёмные небоскрёбы дождевой кучёвки, лопающиеся от дождя и облизываемые изнутри мерцающими языками молний. В обложной облачности впереди разрывов не было. Мы, болтаясь, полетели через толстую непроглядную дымку того рода, которая, пока «Империял», — первой в мире, — не оснастила свои НР 42 стабилизирующими приборами вроде искусственного гироскопического горизонта, так сбивала пилота с толку, что он мог влететь прямо в море.

В 1933 году первый самолёт компании, достигший Австралии, угодил в ветра и снова едва долетел. После унижительной кончины «Города Каира» на тиморском лугу годом ранее «Империял» было отчаянно необходимо доказать, что она в состоянии пробежать марафон, который, несколько опрометчиво, объявила своим регулярным маршрутом. Очередную попытку предприняли на самой большой и современной машине во всём флоте «Империял» — «Армстронг Уитворт Аталанта», названной «Астрея». «Астрею» оснастили дополнительными топливными баками по настоянию её важного пассажира, начальника лётной службы «Империял» майора Герберта Джорджа Брэкли по прозвищу «Брэклс», наслышанного о ветрах Тиморского моря. Он лично отправился в рейс, чтобы наглядно доказать не только техническую возможность предлагаемого маршрута, но и то, что постоянный воздушный мост между Англией и Австралией имеет коммерческий смысл. (в этом случае он вернулся домой с компромиссом: совместным предприятием «Империял» и «Куонтас», на котором настояло австралийское правительство в Канберре).

Над Тиморским морем, уже пройдя точку невозврата, пилоты сообщили перепуганному Брэклсу, что ему нужно надеть спасательный костюм Сидкота и приготовиться к аварийному приводнению: ветра оказались сильнее ожидаемого, топливо почти вышло, а земли не видать. Брэкли возмущала даже не перспектива неизбежного, на первый взгляд, утопления, а скорее стыд от второй подряд неудачи. Однако его шкуру, — и доброе имя компании, — спасла через считанные минуты радиограмма от предприимчивого эльзасского францисканца по имени Фрэнсис Ксавье Гселл [266](#). Отец Гселл, чья миссия на острове Батерст лежала прямо по курсу авиатрассы на континент, лишь за месяц до того расчистил полосу для авиаторов именно на такой случай. «Астрея» сумела приземлиться в последнюю секунду. Брэклсу и его спутникам пришлось провести 48 часов в компании аборигенов Батерста, распевая с ними гимны, пока принадлежавший миссии люгер [267](#) «Св. Франциск» ходил в Дарвин за топливом. Когда «Астрея» вылетела в завершающий сегмент, отец Гселл, позже назначенный католическим епископом Дарвина, подсел

за прокатиться за компанию.

Сейчас, спустя два часа и пять минут после вылета из Денпасара, я заметил, как мне показалось, неопределённо--расплывчатое пятно на южном горизонте. Дымка ослабла и я смотрел в одну точку до тех пор, пока не убедился, что это не облачные миазмы и не игра света. Пятно расползлось по небу с ободряющей плотностью и убедительностью, и когда я вроде бы заметил жёлтую полоску пляжа и краткое волнение прибоя, я гордо нажал сигнал вызова стюарда и попросил шампанского. Мне ответили, что его на борту нет, так что я заказал холодного пива, выпив за Австралию, которая приближалась ровно и величаво. Конечно, пейзаж не то что бы был достоин упоминания, но меня это так тронуло, что рёв «Праттов» в моей голове звучал фанфарами.

В этой точке доктор Вашингтон Грей на борту «Мельбурна» возбуждённо осведомился: «Она ли? Да, вот там лёгкая темнота на краю света — Австралия!», тогда как Кобхэм был озабочен влиянием ветра на запас топлива, что начал прикидывать, сможет ли он посадить самолёт в столь бурном море и даже «как долго мы протянем на пайках, которые у нас есть на борту», и когда «на горизонте возникла едва различимая тень, — туманное очертание с маленькой неровностью в нём, не изменявшееся с нашим приближением, — и я понял, что впереди земля и прокричал Уорду хорошие новости». Счисление привело его в точку в ста милях от Дарвина. Он повернул и шёл вдоль берега до тех пор, пока под конец внушительного шестичасового полёта, перед ним не «в нашем виду возникла гавань Дарвина и мы различили жёлтые трубы “Герани”, готовой нас принять. Когда мы приводнились, нам навстречу вышел катер и забрал нас на борт, где нам оказала восторженный приём администрация порта Дарвина».

Мы теперь тоже летели вдоль берега мимо искривлённой, полной мелких бухточек литорали и мангровых зарослей, а потом стали резко снижаться над тёмными, плоскими, как блины, островами и длинной возвышенностью. Мы обогнали скоростную красную моторную лодку с мужчиной и коричневой девушкой топлесс, помахавшими нам, накренились над

заилненной приливной низиной и скользнули на заход. Пилоты, видимо, отвлечённые девушкой, жёстко приложили самолёт на посадке — от удара сместились некоторые панели внутренней обшивки. Они выпрыгнули из кабины, отчего воздушный маршал вскочил на ноги и с крайне нервным видом посмотрел в хвост и в нос салона.

Дарвин, пока мы заруливали, мелькнул россыпью высотных зданий над лесистым зелёным горизонтом. Толстый и бородатый работник в шортах просигналил остановку жезлами. Дюжина толстых грузчиков, свирепого вида мужиков, тоже в шортах, побрела к грузовому люку. Я уже отвык от вида европейцев, занятых тяжёлым ручным трудом, и от разнорабочих с массивными животами поверх провисших ремней. Вспоминая ретивых и рьяных работников наземных служб в Юго-Восточной Азии, я смотрел, как в открывшуюся дверь вошёл ещё один толстяк и начал серьёзный ритуал, выполняемый на борту всякого самолёта, прибывающего в Австралию: двинулся по проходу с вытянутыми руками, в каждой по аэрозольному баллончику, намереваясь изничтожить всякий след иноземных насекомых, которыми, несомненно, кишел DC-9. Он опрыскал хвостовые туалеты, а потом, как дородный архимандрит, размахивающий кадилами, прошёл в нос, продолжая распыление, выпустил длинный заряд в кабине и молча вышел.

Когда мы следовали за ним по ступенькам трапа, я вспомнил, что именно отдел экспериментального производства «Имперских авиалиний» в Баттерси впервые столкнулся с проблемой насекомых, — в частности, переносящих малярию комаров-анофелесов, — катающихся на самолётах в экваториальных регионах. Под личным руководством медицинского советника компании, полковника Фредерика Персиваля Мэки, там «довели до совершенства систему, которая считается самой эффективной из тех, что в состоянии дать наука, мерой предосторожности от угрозы комаров». Испаритель «Фантомист», изготовленный из лёгкого металла и установленный на всех самолётах «Империял» на тропических маршрутах, заполнял салон «инсектицидом, извлечённым из маленького дикого цветка под названием

пиретрум, специально с этой целью разводимого на солнечных склонах холмов Кении и Южной Англии». Приводимый в действие электричеством, «Фантомист» исторгал мелкие, сухие и почти не имеющие запаха облачка, от которых «насекомым приходит конец практически немедленно».

Пограничники в Дарвине оказались приветливыми и вежливыми, тщательно вбивая наши имена и номера паспортов в компьютеры, чтобы убедиться, что от нас не требуется содействие в выполнении запросов полиции. Таможня же заняла много времени. Многие из пассажиров DC-9 были непричёсанной и сгоревшей под солнцем молодёжью, потрёпанной путешествиями по третьему миру. Все их сумки открывали и опустошали, каждый спальный мешок расстёгивали и внимательно изучали, а содержимое всех бутылок, тюбиков и банок нюхали или пробовали.

Но молодёжь оказалась чиста. Неприятности ждали как раз меня.

Инспектор, — большой, костлявый, желтоволосый молодой человек, — заглянул в мою сумку и, вероятно, заметив, что я средних лет и одет в костюм, приступил к умеренно беглому осмотру её содержимого.

Внезапно он замер и воскликнул:

— Господи Христе!

— Что не так?

— Ваша сумка набита чёртовым деревом!

Он запустил внутрь руки, вытащил пригоршни бирманских шахматных фигурок и вскипел:

— Вы что, не читали вашу анкету? Вы обязаны это задекларировать. Если вы этого не сделали, то рискуете угодить под наказание.

Срочно подозвав коллегу, он продолжил со смесью озлобленности и тщательности:

— Дерево может быть настоящей заразой. Бирма, говорите? Готов поспорить, что там куча долбанных ужасов куролесит. В одной из этих пешек может прятаться какая-нибудь мелкая злобная бирманская зараза, которая только и ждёт, чтобы выкосить леса Австралии.

Я вспомнил своих ломбоксских свинок и, пристыженный, подал и их, но свинки вызвали минимальный интерес. Служащий с коллегой мрачно занимались весело раскрашенными шахматными солдатиками из вишнёвого дерева, изучая каждого отдельно. В итоге коллега сообщил, что на его взгляд всё чисто, и меня отправили дальше с предупреждением и выговором.

У двери ещё один чиновник протянул мне анкету под заголовком «Малярия и вы»:

— Вы хотите это прочитать, дружище.

Анкету я прочитал в такси, отметив, что если в течение в шести недель я заболею, то, как потенциальный разносчик, обязан снабдить своего врача перечнем посещённых стран, — в моём случае 18, — вместе с самой анкетой, предписывающей врачу «немедленно сообщить о подозрении на любое подкарантинное заболевание, — жёлтую лихорадку, холеру, лихорадку Ласса или любую другую вирусную геморрагическую лихорадку, проказу, чуму, тиф и столбняк, — в Дирекцию здравоохранения Содружества по вашему штату (адреса на обороте)».

Такси отвезло меня в мотель «Цветок вишни», рекомендованный в аэропорту, потому что там были большие скидки в несезон. Я спросил водителя, чрезмерно толстого и небритого чиновника, подрабатывающего по воскресеньям таксистом, что же такого в Дарвине в несезон.

— А, в Мокреть-то? Сплошные дожди, ну и циклоны гуляют.

— Есть сейчас какой поблизости?

— Ага, — ответил он, свернув на Дэли-стрит и направившись к морю. — Один вчера вечером по телеку показывали, большой

шутник, циклон «Фердинанд», пошуровал там в районе Залива.

Я рассмеялся и сказал, что «Фердинанд» последние два или три дня гонялся за мной по Индонезии.

— Продолжайте-продолжайте.

В «Цветке вишни» на Эспланаде меня поселили в маленькой тёмной комнатке, пропахшей пивом. Где-то дальше по плохо освещённому коридору парочка занималась оперным сексом: мужчина вёл басовую партию, а его подружка — сопрано с очень громким верхним регистром. Потом кто-то забарабанил в стену и прокричал:

— Надень ей ведро на бошку!

Парочка притихла.

Я планировал сегодняшний торжественный ужин с самой Джакарты, наконец остановившись на дюжине местных устриц, которые должен сменить стейк из лучшей вырезки на открытом огне, размером с колпак колеса «Кадиллака», слегка непрожаренный. К стейку предполагались несколько молодых картофелин, немного фасоли и хрустящий листовой салат с французской заправкой. Выбор вина я оставил до знакомства с винной картой и, возможно, советов.

Человек на стойке мотеля сказал, что единственный ресторан поблизости, открытый в воскресенье вечером — это «Трэвелодж», всего в полумиле спокойной ходьбы по дороге, повернуть направо у Доктора Галли и знака «Кормление рыб 400 метров».

В «Трэвелодже» было много народа, но симпатичная девушка из Мельбурна в жёлтой юбке, усадив меня за столик, сказала, что стейка из вырезки я не получу, потому что по воскресеньям шведский стол — фиксированная цена, фиксированное меню и самообслуживание, съесть можно столько, сколько унесёшь. Но Норм в мясном буфете делает просто отличный ростбиф, который он будет подавать, пока я не лопну. Я посмотрел на винную карту и выбрал кларет «Хардис Ноттедж Хилл».

— О, шик, — сказала официантка. — Его авиалинии подают. Вы же можете всю бутылку выпить, да?

Я ответил, что попробую и пошёл посмотреть на столы с закусками, встав в одну из очередей и болтая с улыбчивой женщиной средних лет, сказавшей, что это уже четвёртый её подход. Мясная кухня может и подождать.

— Сегодня прямо движение в маленьком красном переулке! — заметила собеседница.

Я съел маленького лобстера и сколько-то Нормова мяса, которое и вправду оказалось отличным, как и обещала официантка. Кларет был великолепен на вкус, богатый, полнотелый, с цветочной ноткой в букете.

Вечер сам по себе, однако, не удался. Меня слегка подташнивало от такого обжорства. Наблюдение за всеми этими этими людьми с лишним весом, потеющими в атаках на горы жратвы и качающимися, когда они вставали за добавкой, выбило меня из колеи. Я ушёл рано и унёс с собой в «Цветок вишни» культурный шок.

Рано утром мне предстояло лететь в Кэтрин, первую внутриавстралийскую остановку лондонской линии. Листая «Розовые страницы» в поисках номера телефона бюро переподтверждения, я увидел ещё один признак демонстративного австралийского потребления: множество рекламных блоков утилизаторов автомобилей. Размер и броскость подчёркивали престиж и прибыльность этого бизнеса. Среди них были «Мерс-рэк» («Специализированная компания по утилизации “мерседесов”»), «Утилизаторы японских авто» («Специалисты по утилизации всех видов японских автомобилей»), и «Ягдайм», сообщающих о своей дотошности в части превращения продукции «Бритиш Лейланд» в груды металлолома.

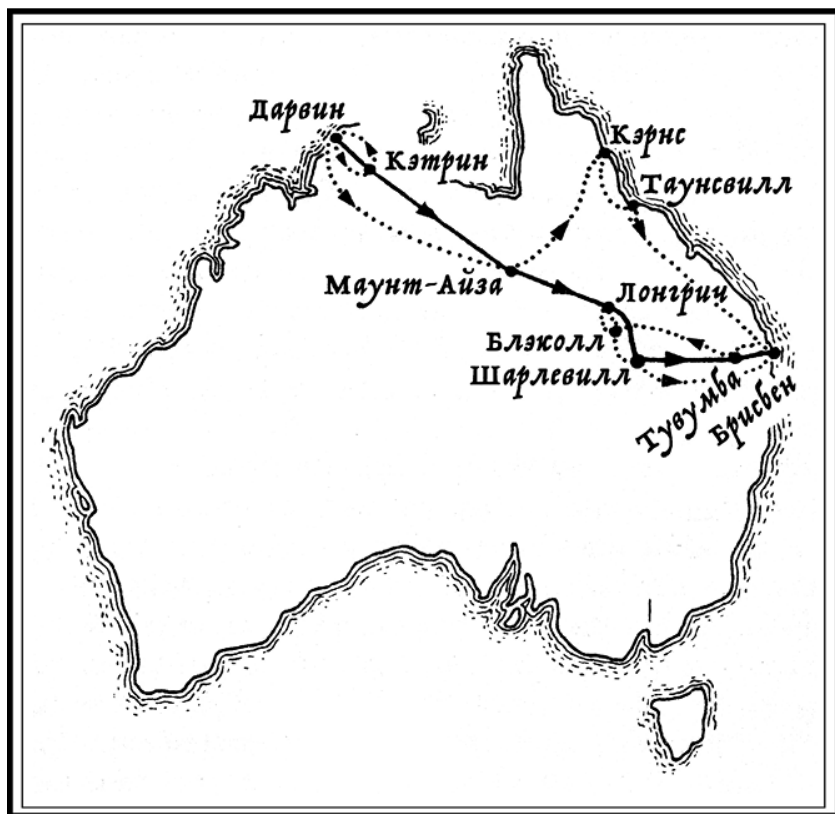
Вступительное слово редакции, нацеленное, видимо, на утилизаторов, гласило: «Говорите прямо: ваш голос представляет вас и вашу компанию человеку на другом конце телефонной линии. В телефонном разговоре звучите

естественно и расслаблено, но будьте внимательны. Чтобы произвести хорошее впечатление, говорите по телефону уверенно и прямо, держа трубку примерно в 2 см от рта. Лучше говорить обычным тоном — не слишком быстро и не слишком медленно».

Применив это наставление, я переподтвердил свой полёт «Авиаиниями Северной Австралии». Снаружи поднимался ветер и я снова услышал знакомый шум ливня, различимый даже сквозь громоподобный рёв кондиционера — «Фердинанд» нагонял на окно ведра дождя.

6. В СЕЗОН ДОЖДЕЙ

От Дарвина до Брисбена



I

Было странно снова увидеть в кабине белых людей. Пилоты «Фоккера F-28» «Хорри Миллер» «Авиалиний Северной Австралии» оказались седеющими, крепко сбитыми и целеустремлёнными, а получасовой перелёт до Кэтрин превратили в крайне утомительный аттракцион. Самолёт, кренясь туда-сюда, мчался сквозь шквалы «Фердинанда» вагончиком американских горок, отчего молодой человек прилежного вида с клювоподобным носом рядом со мной вслух сообщил, что лучше бы он не завтракал сегодня крольчатиной.

На голове его была широкополая шляпа скотовода, на ногах мастерские кожаные сапоги для верховой езды, а между ними

— элегантный тёмно-пурпурный костюм-тройка из саржи. Он представился Клайвом и признался, что летит в Кэтрин на собеседование:

— Я лицензированный сантехник, — в этот момент подошла стюардесса, нагнулась, чтобы налить кофе, и он с интересом присмотрелся к блузке, как будто её грудь была достопримечательным элементом пейзажа, на который посоветовал взглянуть капитан по громкой связи. — Мой приятель Кевин, вон он через проход, занимается тем же.

Кевин был одет в рубашку в броскую клетку и полулежал в кресле с пальцами на висках.

— Он страшно боится летать, — пояснил Клайв. — Мы на самом деле собираемся устроиться учить аборигенов нашей профессии, но я не уверен, что оно мне так уж надо. На самом деле я хочу своё почтовое отделение. Мой брат взял маленькое деревенское в прошлом году за 25 тысяч долларов, готовый бизнес с трёхкомнатным бунгало впридачу. Состояния он никогда не сколотит, но с каждого зачисления или снятия в Сберегательном банке прилипает доллар.

Мы начали снижаться над серо-зелёными эвкалиптовыми лесами и ручьистой красной землёй, накренившись над Треком — 1 536-километровым шоссе Стюарта от Алис-Спрингс до Дарвина, соединяющим австралийскую Сухую Середину с Севером. Аэродром расположился в окружении плотных зарослей эвкалипта, чей запах заполнял тёплый влажный воздух. Терминал оказался сараем с выцветшей чёрной надписью ТИНДАЛ на жестяной крыше. Маленькое объявление гласило: «Заправщики в конторе. В нерабочее время ТЛФ 721613». Мы поспешили внутрь, потому что сверху мерно моросило. Крыша протекала, на полу были глубокие лужи, одна из которых отрезала подступы к пустующей стойке автомобильного проката «Хертц» в углу. Только четверо из нас вышли здесь из самолёта. «Фоккер» запустил свои «Роллс-Ройс Спей» и порулил прочь сквозь дождь. Управляющий аэродрома, энергичный бородач, продал мне билет на автобус в город и сказал:

— Он сейчас в Теннант и Алис, оттуда к Скале 268, спит в Алис, потом оттуда пару раз за утро к Скале, а днём жарится по пути обратно сюда вдоль Трека.

Сантехники сказали мне, что на их собеседовании будут старейшины аборигенов, отчего они несколько нервничали. Кевин сказал, что боязнь летать он унаследовал от своей тётушки Энид:

— В тот единственный раз, когда её всё же затащили в самолёт, она впала в амок и попробовала разломать эту штуку на части.

Потом их увезли на машине местной администрации, а я сел в микроавтобус управляющего аэродрома вместе с ещё одним пассажиром — компьютерным инженером, вызванным сюда, потому что один из терминалов в банке требовал внимания.

— И как оно в Кэтрин?

— В этом городке сложно не заснуть.

Управляющий, забравшись на водительское место, возразил:

— Ай, да ладно, отличное местечко же! Я шесть лет был в Брисбене, но там нет ничего похожего на светскую жизнь Кэтрин. Тут сплошные вечеринки и барбекю каждый вечер, и самый дружелюбный народ на всём Севере.

Мы проехали мимо пары двухдвигательных «цесн» с надписью «Тиллэйр» на фюзеляжах. Начальник сказал, что один из самолётов днём скорее всего полетит рейсом в Дарвин. Глядя на маленький пустынный терминал, я спросил, где у них тут диспетчерская вышка. В Дарвине, ответил начальник: за всем местным движением присматривают тамошние парни. Мы ехали по шоссе Стюарта, плоской и прямой, как линейка, дороге среди молчаливых мокрых эвкалиптовых лесов. Городок, маленький и аккуратный, внезапно показался из-за деревьев. Шоссе на несколько сот ярдов стало его широкой главной улицей, а потом так же резко нырнуло обратно в лес. В крытых торговых рядах я нашёл кофейню. За соседним столиком сидели трое аборигенов с младенцами и сплетничали

над банками кока-колы. Когда один из младенцев захныкал, его мать задрала футболку с надписью «Жизнь — это клумба с розами, но берегись шипов» и дала ему грудь.

Я купил кофе и достал записки Кобхэма. В Дарвине он сменил поплавки «Де Хэвилленда 50» на колёса и направился «прямо на юг над бушем в место под названием Кэтрин, где мы сели на весьма неровной площадке на дозаправку. Боюсь, что жители немного расстроились тем, что мы не остались на обед». Впрочем, он загладил вину на обратном рейсе, проведя ночь «в местной гостинице — побитой развалюхе, построенной в основном из поленьев и гофрированных железных листов. Наш хозяин, ирландец, был весьма доволен своей долей — и семьёй из пяти или шести очаровательных дочерей, которые, как он похвалялся, делали всю работу и правили заведением».

Когда я пожаловался владелице заведения на дождь, она ответила:

— Да, это в Мокрети главная пакость, — и сообщила, что только испекла на обед пироги с мясом. Я попросил оставить мне один и подошёл к мосту через реку Кэтрин, поднявшуюся сейчас очень высоко. Деревья по берегам, в которых река текла в сухой сезон, сейчас почти затопило, а их верхушки гнулись под натиском течения. Мимо прогрохотала пара автопоездов [269](#) — гигантские седельные тягачи с противоударной бронёй на капотах, по четыре двухэтажных прицепа со скотиной за каждым. Мужчины на улице носили сапоги, испачканные ярко-красной северной грязью. 4 000 человек населения Кэтрин обслуживают три представительства авиакомпаний. Я показал свою старую карту маршрута «Империял» двум работникам «Тиллэйр». Между Кэтрин и Маунт-Айзой, если того требовали ветра, можно было сесть на дозаправку в Дэли-Уотерс, Ньюкасл-Уотерс, Энтонис-Лагун, Брюнетт-Даунс, Александрия-Стейшн или Камувиле.

Мужчины разглядывали карту. Один сказал:

— Мы возим почту в Лагуну и Брюнетт, но самолёт работает из Теннанта.

Его коллега в небесно-голубых шортах и пятью ручками, торчащими из кармана рубашки, возразил:

— Нет, в Лагуну и Брюнетт мы больше не летаем. В Брюнетт есть свои самолёты, так что почту себе они сами возьят. Александрия тоже. Но мы вас можем забросить на любую из этих полос за дополнительный посадочный сбор в 25 долларов. Прямо по всей линии. Хотите где-нибудь там остановиться?

— Не очень.

— Просто туда-обратно?

— Примерно так.

— Ну, не проблема. Из Теннанта мы можем вас доставить в Брюнетт и Лагуну. Наш парень туда возит по четвергам. Может закинуть вас туда на чашку чая.

Я с сожалением сказал им, что в четверг мне лететь из Брисбена в Тувумбу и обратно. График крайне плотный, потому что через восемь дней мне обязательно надо быть в Лондоне. А кстати, не в курсе ли они, случайно, где тут садились старые самолёты полвека назад?

— Тиндал был аэродромом KAVBC и построили его в войну, — сказал человек с ручками. — А те, наверное, у старой молочной фермы. Сейчас там нечего смотреть, с тех пор домов понастроили.

Его коллега нахмурился:

— Пятьдесят лет назад, как по мне, им бы к мясокомбинату летать. В те времена город был на другом берегу реки. Здесь были только буш и пастбища. Самолёт тут посадить можно было, но только если сначала бычков распугать.

Я их поблагодарил и перешёл улицу, чтобы выпить. Паб был полон теней и похож на пещеру, несколько дюжин аборигенов напивались в атмосфере почти церковной серьёзности, сидя и заглатывая пиво с абстрактным видом людей, пытающихся

вспомнить что-то важное. Сидящий старый усач в потрёпанной фетровой шляпе, безуспешно пытаюсь сфокусировать взгляд, сказал мне, что в войну он был в австралийской армии в Новой Гвинее и по размышлении пришёл к выводу, что воевал не за ту сторону:

— Вы, белые люди, никогда ни хера для нас не сделали, — беззлобно сказал он. — Нам скорее на вас надо было ружья наставить.

В редакции «Кэтрин Таймс» («Ваш еженедельник о городе и стране») я купил экземпляр актуального выпуска и вернулся в кофейню, где, поглощая пирог с мясом, прочитал передовицу под заголовком «ПЕРВАЯ УЧАСТНИЦА КОНКУРСА “МИСС ШОУ-ДЕВУШКА”».

«Шестнадцатилетняя мисс Лайза Михан — первая участника кэтринского конкурса “Мисс Шоу-девушка”. Лайза подала заявку потому, что хочет попробовать сделать что-нибудь необычное. Она уже девять месяцев работает помощником парикмахера в “Салоне Барбары”. Секретарь конкурса миссис Гэйл Трепка сказала, что у неё уже две номинантки. Вторая — Элизабет Грин, работница магазина “Овощи-Фрукты”».

Колонка «Вокруг города» сообщала, что «обычно безупречно одетая Нола Свитман» прибыла на игру «Пингвинов» в шортах и без обуви, потому что ей пришлось пересечь разлившийся на две мили ручей; колонка «Новости Соснового Ручья» доложила о том, что замечена колония в 520 белых летучих мышей. Пирог оказался хорош и я заказал ещё один. Потом прошёлся под тёплым размеренным дождём обратно в представительство «Авиаиний Северной Австралии», миновав вдребадан пьяных аборигенов, столпившихся у двери букмекерской конторы и поглощающих пиво напротив пекарни под четырёхсторонними часами, установленными на средства кэтринского ротари-клуба [270](#).

Бородатый начальник посадочной площадки говорил с клиенткой по рации и махнул мне рукой. Клиентка по имени Мэри хотела полететь в Лондон рейсом «Апекс» [271](#) через две недели. Управляющий ответил:

— Слушай, Мэри, «Апекс» надо бронировать строго за месяц до вылета... Соответствовать?.. Для скидки?.. Приём.

Голос Мэри прорезался сквозь треск помех:

— А я не могу просто отправить чек задним числом, приём?

— Это против правил, приём.

— Ой, да хрен с ними, с правилами. Я выпишу задним числом чек, а ты задним числом выпишешь билет, приём.

— Не знаю, надо подумать. Когда сможешь прислать чек, приём?

— Когда вода в ручье спадёт, если только у тебя нет почтового голубя. Вода поднялась почти прямо к дому. Тут как в Ноевом ковчеге, приём.

— Принято, Мэри, слушай, я посмотрю, что можно устроить. Вызову завтра, отбой, конец связи.

Он со вздохом отложил микрофон и задал вопрос в пространство:

— И кто ещё хочет работать в авиакомпании? Я б чем попроще занялся, типа отстрела рыбы в бочке.

Следующим пунктом исторического маршрута, доступным современными регулярными рейсами, был Маунт-Айза, глухой шахтёрский посёлок. Но из Кэтрин туда сейчас не добраться, поэтому мне пришлось вернуться в Дарвин, чтобы улететь рейсом «Трансавстралийских авиалиний» на следующий день. Управляющий аэродрома отвёз меня обратно в Тиндал и отпер маленький терминал. Дождь продолжал барабанить по крыше, а лужи теперь покрывали почти весь пол. Двое сантехников вышли из своего укрытия под капающим эвкалиптом.

— Где «Фоккер»? — спросил Кевин.

— Он не вернётся на Трек до завтра пополудни, — ответил управляющий. — Сегодня на Дарвин будет «Конквест» 272

«Тиллэйра». Хороший самолёт, турбовинтовая «Цессна», полностью герметичная, потолок 24 000 футов. Вы над всей этой погодой полетите.

«Конквест», маленький и хрупкий на вид, стоял снаружи, где два человека под пурпурными зонтиками вглядывались в его левый двигатель.

— Я в этой штуке наверх не собираюсь, — сказал Кевин. — Это ж сраная игрушка «Динки»! [273](#)

Я спросил, как он справился с собеседованием. Он пожал плечами:

— Они сказали, что дадут нам знать.

— Аборигены пришли?

— Трое. Двое старейшин и бунга [274](#).

— Бунга замужем за старшим старейшиной, — добавил Клайв.
— Младший старейшина — сварщик.

Стоявшие у «Конквеста» позвали управляющего аэродрома, который к ним подбежал, быстро переговорил и вернулся с докладом, что «Конквест» набит под завязку:

— Полетите на 402-й [275](#).

Когда Кевин увидел 402-ю, рядом с которой исполином казался даже «Конквест», он резко развернулся на каблуках и направился обратно в эвкалиптовый лес. Клайв его схватил и поставил перед крошечной «Цессной», которую осматривал долговязый молодой человек, ходивший кругами вокруг самолёта под ярко-пурпурным зонтом с видом задумчивым, как сапёр, глядящий на что-то нестабильное, найденное на стройплощадке. Потом он резко залез внутрь и запустил двигатели, издававшие тонкий ноющий шум, как подвесные лодочные моторы на полных оборотах. Они продолжали крутиться вхолостую, когда управляющий, не обращая внимания на требовательные вопли Кевина с вопросом, где ближайшая автобусная остановка, запихнул нас в салон

размером с микроавтобус, сложил ступеньки и захлопнул хлипкую дверь. Я плюхнулся на кресло рядом с пилотом, а лицензированные сантехники заняли места у нас за спиной. Пока мы устраивались, самолёт проседал и раскачивался. Управляющий аэродрома похлопал по крыше и показал большой палец вверх.

— Пилот, где парашюты? — требовательно спросил Кевин.

— Под сиденьями, — ответил пилот, проверяя положение закрылков и показания приборов, пока мы плюхали к полосе на колёсах, обутых в особо прочные покрывки «Кливленд».

Кевин залез в сумку и достал полбутылки рома «Бандаберг».

— Стопроцентная штука, Алекс. Пара глотков и я могу улететь хоть на чёртову луну и обратно. — Он сделал длинный глоток и вздохнул. — Как тебя зовут, пилот?

— Лукас, — ответил пилот, выруливая на полосу.

— Еврей?

— Нет, — ответил мистер Лукас. Он мурлыкал в крошечный микрофон, свисающий с его уха гнутой веточкой, сообщая Дарвину, что мы вылетаем, а потом, под взмахи дворников, поддал режима двум оппозитным шестицилиндровым двигателям «Континентал» и взлетел сквозь дождь. «Цесна» промчалась над деревьями в плотную густую дымку, трясась в наборе.

— Мы сегодня будем посева опылять? — спросил Кевин.

— За отдельную плату, — ответил мистер Лукас.

Кевин передал бутылку Клайву, заглотившему ром, как молоко. Указатель воздушной скорости показывал 210 узлов, когда на высоте 8 500 футов мы выровнялись, а впереди, пробиваясь сквозь муть вверх, показалась колоннада мохнатых дождевых кучевых облаков. Мистер Лукас, постоянно что-то подкручивая в управлении, аккуратно правил вокруг них, ведя самолёт величественным слаломом. По его словам, подняться можно

и на 24 000 футов, где «Конквест» летит спокойно, но 402-я будет медленной и бестолковой. Лучше всего ей как раз на нынешней высоте.

Внизу красно-зелёная земля истекала водой. На 8 500 футах же потоп был столь тяжёлым и равномерным, что мне казалось, будто мы оставляем след, как корабль. Клайв хлебнул ещё рому и потом приставил к затылку мистера Лукаса указательный палец с требованием немедленно лететь на Кубу.

Кевин заныл и начал бить себя по коленям кулаками, а мистер Лукас, серьёзный молодой человек, знавший все шутки вдоль и поперёк, просто поджал губы и подкрутил триммер руля высоты.

— Впрочем, сначала остановимся в Сиднее, на Кингс-Кросс, — ударившись в воспоминания сказал Клайв. — Отличная точка. Я когда-то поимел там давалку с татуировкой бабочки на попке. 50 долларов с меня взяла. Половина недельного заработка за перепихон! Наверное, я сбрендил. Но я был под сильным влиянием дьявольского пойла, и по пути обратно в Парраматту наехал на бордюр и пробил переднее левое колесо. Это было ещё 22 доллара. А когда я пришёл домой, то споткнулся о долбаную сушилку для белья, которую моя безмозглая бабуся выставила на спальную веранду, и сломал руку. Три недели без работы, триста долларов в трубу. — Он выпил ещё. — А сломал я плечевую кость.

Мы летели над пастбищами, ставшими в тусклом свете оловянного цвета. Внизу летели стаи птиц — лори, попугаев и скальных голубей, медленно, как будто их оперение отсырело.

Кевин сказал:

— Пилот, слышал, как медведь и заяц как-то ночью собрались в лесу накатить? Медведь пихнул лапу...

Мистер Лукас, услышав что-то в наушниках, посмотрел назад и сообщил:

— Дарвин закрыт. Аэропорт окружён грозами.

Сантехники, которым было уже не до этого, сказали ему забыть об аэропорте и устроить налёт в духе камикадзе на здание городского совета. Однако сначала, подумал Клайв, он прогуляется по крылу.

Мистер Лукас продолжил:

— *Погода* может и пройдёт, когда мы туда доберёмся. Если нет, то покружим в зоне ожидания, или вернёмся в Кэтрин и попробуем попозже.

Он включил погодный радар «Бендикс». Грозы, внезапно сжавшиеся до тускло-зелёных световых пятен, на маленьком экране выглядели смирно, как странные цветы в буше. Дождь стучал по крыше и отскакивал от носа. Я насчитал на радаре четыре грозы, но с коридорами чистого воздуха между ними. Было уже ясно, что мистер Лукас собирается пройти между второй и третьей. Потом «Цессна» провалилась на несколько сотен футов и задрожала, ударившись о плотный воздух со скрипом нового ботинка. Грозы на радаре мигнули и побледнели, сдаваясь под натиском порождённых ими же сил.

— Это Люфтваффе! — проорал Кевин. — Бандиты на три часа, старина! — Он издал стрекочущий шум пулемётов Браунинга, а потом похлопал меня по плечу. — А вы что не пьёте, Алекс? Я, как видите, пью из страха. Я провёл половину жизни в аэропланах, но никак не могу привыкнуть. Я работал на буровых в Северном море и летал домой долбаный миллион раз. Единственное, что мне помогало — грог. Меня знали все стюхи. Я был одним из тех, кто был в зюсю без задних ног ещё до пересечения Ла-Манша. Я кой-чего скажу вам про эти 747-е, Алекс. Они не любят плохую погоду. Их болтает по всему ёбаному небу. 747-й очень плохо ведёт себя в турбулентность, и это суровый факт. Спросите любого пилота. Спросите меня.

Он осушил бутылку и отдал её Клайву:

— Можешь швырнуть её в немцев.

Потом повернулся и продолжил:

— Я раз был в Западном Ириане, на Индонезийской Новой Гвинее, в месте под названием Фак Фак. Мы строили дорогу от моря до медного прииска в 11 000 футах на горе. У меня было в подчинении два балийских инженера, и они были самыми развитыми людьми, какие мне попадались. Боже, умные засранцы они были, Алекс. Говорили на английском, голландском, французском и балийском, и даже на наречиях местных папуасов, которые на нас работали. Дикари с костями в носах — всегда отлынивали, чтобы кого-нибудь слопать или попеть. В любом случае, эта гора была столбом чистой меди, торчащим на 14 000 футов вверх, и мой балиец сказал мне интересную штуку. На 12 000 футах там ледник, настоящий, изо льда, всего на пару градусов к югу от экватора. И знаете, что там нашли, торчащее из ледника, как гвоздь из доски?

Он закурил.

— Нашли «Дакоту», полную мёртвых австралийцев [276](#). Они там были 30 лет, военнопленные, которые возвращались из одного японского лагеря. Из-за холода тела отлично сохранились, все сидели на своих местах со спокойным видом, как будто только заснули.

Мистер Лукас доложил, что Дарвин снова открыт. На погодном радаре мы видели город и береговую линию. Четыре грозы отступали, но с явным намерением, — по словам мистера Лукаса, — перегруппироваться, как кавалерия и пригрохотать снова. Мы проскользнем во время затишья. Где-то слева были Тамблинг-Уотерс и Рам-Джангл, мы начали снижаться у городка Хампти-Ду, гудя сквозь огромное тёмное небо, внезапно исполнившееся пурпурного сияния. Оно коснулось наших рук и лиц, и превратило затопленные луга в вино, и так осязаемо, что, казалось, у нашей «Цесны» добавилось летучести и подъёмной силы. Когда мы скользнули над берегом и выполнили широкий плавный разворот далеко над пурпурной гаванью, тронутый Клайв пробормотал:

— Ну не красиво ли? Конечно, красиво.

Я решил, что моя настоящая посадка в Дарвине происходит именно сейчас и задумался, удавалось ли в старые времена прилетать сюда в таком спокойном и блистательном воздухе, ощущая себя немного ангелами. Мистер Лукас, встав в глассиду, выпустил закрылки и маленькая «Цесна» провалилась к блестящей ленте взлётной полосы, коснувшись её с едва заметным содроганием. Когда мы рулили к терминалу, в салоне царило что-то вроде эйфории. Мы, трое пассажиров, улыбались друг другу.

Кевин крикнул:

— Пилот! Это было весело, чёрт возьми!

II

Изначально городской аэродром располагался в Фэнни Бэй, за ипподромом. Именно здесь братья Смит, капитан Росс и лейтенант Кит, в сопровождении двух сержантов 10 декабря 1919 года посадили свой демилитаризованный бомбардировщик «Виккерс Вими» спустя 28 дней после вылета из Хаунслоу. Они были первыми авиаторами, долетевшими из Англии до Австралии. За совершение своего эпохального путешествия менее чем за 30 дней они получили от австралийского правительства награду в 10 000 фунтов. Когда капитан Смит выключил два огромных двигателя «Роллс-Ройс Орёл», он спрыгнул на землю и с характерным австралийским преуменьшением сказал: «Ну, вот мы и тут». Братьев в течение месяца возвели в рыцарское достоинство, а сержантов, Уолли Ширса и Джима Беннетта, повысили до лейтенантов и наградили каждого Медалью ВВС. Сэр Росс Смит и лейтенант Беннетт погибли вместе в 1922 г. на испытании амфибии «Виккерс Викинг», на которой они собирались совершить кругосветный перелёт. Сэр Кит по иронии судьбы стал австралийским представителем «Виккерс» и умер в славе и почёте в 1955 году.

Ещё в Фэнни Бэй сели Рэй Парер и Джон Макинтош,

вылетевшие из Англии с намерением состязаться с братьями Смит за награду. Они прибыли на своём дневном бомбардировщике «Де Хэвилленд 9» спустя 237 дней полного приключений перелёта. Они много раз ломали самолёт на взлётах и посадках, их почти засосало в кратер Везувия, на них напали бедуины, они прерывали множество скачек и матчей в поло аварийными посадками, оснастили свой двигатель индийским автомобильным радиатором в тщетной попытке заставить его не загораться и, наконец, считаясь пропавшими над Тиморским морем, шлёпнулись в Фэнни Бэй с досуха пустыми топливными баками.

Ещё один бессмертный австралиец, тихоголосый и обезоруживающе скромный Берт Хинклер, посадил здесь свой «Авро Авиан» в феврале 1928 года, завершив первый в истории одиночный перелёт из Англии в Австралию. Это достижение считалось сопоставимым с покорением Эвереста, — до которого оставалось ещё 25 лет, — и превратило Хинклера, летевшего по вырванным страничкам школьного географического атласа, в международную знаменитость глыбоподобного масштаба. Через пять лет при попытке установить очередной рекорд он пропал, пролетев над Альпами. Спустя месяцы группа итальянских углежогов нашла обломки «Вилохвоста» с его забальзамированным снегом и холодом телом внутри высоко в массиве Пратоманьо Апеннинского хребта — там до сих пор стоит памятная табличка.

Именно здесь приземлился в октябре 1930 года Кингсфорд--Смит, побив рекорд Хинклера на целых пять дней. Сюда же прибыла пятью месяцами позже Эми Джонсон, первая женщина, совершившая одиночный перелёт по этому маршруту, на своём бутылочно-зелёном «Шелкопряде» под названием «Ясон» и оснащённом парашютом Ирвинга и пириновым огнетушителем. Тонкого сложения красotka из Халла, «Королева небес» и «Величайшая маленькая женщина Империи» вернулась домой под истерическое приветствие и прямо на банкет, устроенный в «Савое» газетой «Дейли Мэйл». На этом банкете среди поглощавших яйцо-пашот «Порт Дарвин» были Берт Хинклер, Луи Блерио, Малколм Сарджент,

Джон Барбиролли, Ивлин Во, Джон Бойнтон Пристли, Ноэл Кауард, Айвор Новелло, Сесил Битон и Альфред Хичкок [277](#).

Фэнни Бэй также был первой точкой въезда в Австралию для пассажиров лондонских рейсов. Здесь коснулась материка «Астрей» после посадки на острове Батерст, завершив, наконец, свой установочный перелёт «Имперских авиалиний» с Брэкслсом и его эльзасским спасителем отцеом Гселлом. Здесь же в апреле 1935 года приземлились леди Эдвина Маунтбеттен и майор Гарольд Филлипс — первые коммерческие пассажиры, сами заплатившие за билеты через Тиморское море [278](#). Я решил, что пришло время увидеть это место самому и позвонил Джону Хаслетту, главному светилу Общества истории авиации Северной Территории, который с радостью откликнулся на мою просьбу. Приятный человек с тихим голосом, он подобрал меня спустя час и повёз сквозь водянистый солнечный свет в лесистый пригород у пляжа. Мы остановились у длинного белого здания с зелёной крышей. Выпрыгнув из машины, мистер Хаслетт сказал:

— Это была старая тюрьма, а самолёты садились на лошадином пастбище при ней. Первым местом, где привечали заморских летунов, был дом тюремщика. Их всегда приглашали умыться и облегчиться. Это стало традицией. В местный маленький сортир заглядывали очень известные личности.

Он повернулся и указал на море.

— Первой землёй, которую видели прилетающие пилоты и пассажиры, были Батерст и Мелвилл, острова к северу. Потом они снижались над горлом Дарвинской гавани. Первыми достопримечательностями на их пути были тюрьма и старый мясокомбинат. Пастбище также служило местным полем для гольфа, но все игры прекращались, если ожидался самолёт. Здесь однажды случился замечательный образчик общественных беспорядков, в тот день, когда, наконец, должны были прибыть Парер и Макинтош, через восемь месяцев после вылета из Англии. Тут всё кишело букмекерами, а огромная толпа делала ставки. Большинство поставили на то, что пилоты утонут в Тиморском море: самолёт был летающей помойкой и все неприятности в поисках жертвы всегда прилетали в этих

двоих, как ракеты. Только несколько истовых поставили на их успех, и когда маленький «Де Хэвилленд» наконец появился над Горлом Гавани, опоздав на несколько часов, выигравших участников пришлось экстренно утащить в каталажку и оставить под замком для их же собственной безопасности.

Интересно, что думали об этом месте пассажиры «Империял», пролетевшие от травянистого поля на Пурли-Вэй в Кройдоне, жёлтого от летних лютиков, до кочковатого выпаса, где дюжие гольфисты, бдительно следящие, нет ли под ногами змей, играли под взорами осуждённых преступников. Выпас с тех пор стал частью города, а кусок его территории превратился в двухполосное шоссе под названием «Авеню Росса Смита». Оно вело нас к улицам с весьма выразительными названиями: переулок Вими, проезд Эми Джонсон, холм Хинклера. Я сказал мистеру Хаслетту, что в Кройдоне есть тупик Хинклера (а ещё тупик Кобхэма и улица «Имперских Авиалиний»).

— Лучше, чем называть их в честь политиков, — ответил он. — Это по крайней мере уважаемые имена.

Под цветущей цезальпинией в саду на Джайлс-стрит стоит любовно отполированная, как боевой путь полка, табличка — ровно в том месте, где «Вими» Смитов коснулся австралийской земли. Мы с мистером Хаслеттом тихо шли от сада к саду, в следующем подойдя к памятной табличке о перелёте Эми Джонсон. Эти тихие зелёные акры, казалось, наполнились каким-то любопытным присутствием. Когда-то здесь гремели старые двигатели и звенел рёв восторженных толп. Здесь сходили на землю первые пассажиры — с затекшими конечностями и одеревеневшими спинами, оглушённые гулом шестицилиндровых двигателей «Цыган», но в добром духе, потому что Тиморское море было, наконец, позади. Здесь же сходили с небосвода звёзды, побивая новые рекорды. Новости об их достижениях разбегались по миру по подводному кабелю, проложенному от Дарвина до Купанга, — и далее по обратному маршруту в Лондон, — принося им мировую славу, едва ли убедительную сегодня. Их чествовали везде, где они появлялись, и носились с ними, как с королевскими особами.

За садом стоял исторический ангар «Куонтас», возведённый

в 1934 году, а сейчас служащий складом Департамента гражданской авиации. На его крыше высилась мачта с металлической скобой, когда-то державшей ветроуказатель, а радиорубка выглядела совершенно как новая.

— Тогда знали, как строить, — заметил мистер Хаслетт. — Когда шторм «Трейси» сдул немалую часть Дарвина, с этого ангара сорвало только пару жестяных листов крыши.

Мы взглянули на старую гостиницу «Парап», где ночевали пассажиры, следующие до Брисбена. Это типичный для Северной Территории квартальный паб, но попробовать там пиво оказалось некогда, потому что мне нужно успеть на самолёт, а сначала, по настоянию мистера Хаслетта, встетиться с Осси Осгудом, заслуженным буш-пилотом, говорящим авторитетным тоном старой и лучшей породы людей. У него, как мне пообещали, я узнаю парочку вещей.

Мы проехали через Парап к аэропорту, остановившись у конторы «Арнхем Эйр Чартер» — неприметного низкого здания, примыкающего к ангару. На лавках у двери спали три пьяных аборигена. Внутри, за столом, заваленным корреспонденцией, сидел плотный лысеющий мужчина, исполненный энергии и беспокойного, кипучего нетерпения. Очки он носил как человек, к ним не привыкший, и, когда мы вошли, неловко сдёрнул их с воплем:

— Бумаги! Бумаги! Я в них тону, чёрт возьми!

Он вскочил и пожал нам руки. Мистер Хаслетт спросил, как он тут выживает.

— Департаментские меня изнуряют, — сказал Осси Осгуд. И специально для меня объяснил, что управление небом Австралии сейчас в цепких руках чиновников, живущих всепоглощающей страстью к анкетам:

— Они сидят в своих конторах и выдумывают всё новые, которые нужно вернуть в определённый день или раньше указанной даты заполненными в трёх экземплярах и подписанные в семнадцати местах. Половина из них

наверняка не поймут, как выглядит самолёт, даже если он влетит к ним через окно и закрутит мёртвую петлю в их долбаной спальне! Наверняка даже пилоту не помашут.

Мистер Хаслетт, уезжая на следующую встречу, сказал:

— Осси, постарайся, чтобы тебя не унесло. Этому парню нужно попасть на рейс ТАА в Айзу в 14:35.

— Будет задержка, — ответил Осси. — Аэропорт закрыт. Какой-то ковбой из ВВС Сингапура скапотировал на посадке в своём «Скайхоке» 279 и заблокировал полосу. Они заставят несчастного засранца сидеть и заполнять бумаги до седой старости.

Он проводил мистера Хаслетта к выходу, заказал кофе и сказал:

— Моим любимым фильмом был «Воздушные приключения» 280. Мне нравились старые самолёты, трюки, актёры, история и настроение. Всё великолепно. Но знаете, что нравилось мне больше всего?

Я покачал головой.

— *Никакого чёртова департамента!*

Осси бросил школу в 14 лет, получил два гаечных ключа и задание разобрать полдюжины списанных «Авро Энсонов» до последнего винтика. Работая в мастерской по ремонту двигателей «Австралийских национальных авиасообщений» в Мельбурне, он накопил на лётное обучение, но денег вечно не хватало. Он всё ещё учился, когда вступил в KAVVC в качестве ученика механика в Уогга-Уогге. После обязательных расходов у него оставалось 6 фунтов и 6 шиллингов в неделю, а уроки стоили 28 фунтов за лётный час. Таким образом его лётная подготовка растянулась и, когда он не мог позволить полёты, шёл в общественную библиотеку и читал все книги об авиации, особенно воспоминания пионеров и военных асов. Их личности и подвиги были для него вторичны. На самом деле его интересовало, как они

выкручивались из неприятностей. Сидя за столом городской библиотеки Уогга-Уогга, Осси начал впитывать теорию действий в аварийных ситуациях по опыту пилотов, принимавших решения за доли секунды в бою или в кризисные моменты. По его словам, выученное тогда крепко осело в памяти. Именно это он и говорит сегодня молодёжи: идите и читайте старые книги.

В итоге он получил пилотское удостоверение в 1952 году и отправился на авиахимработы в Западную Австралию. Ему, как новичку, не имевшему никакого авторитета в глазах старших, всегда доставались самые худшие участки — странные и неровные, с деревьями или утёсами по периметру. Но в то время он был единственным зарегистрированным западноавстралийским пилотом-химиком, ни разу не попавшим в аварию. Оставив старших товарищей залечивать переломы и растяжения, он записался в санитарную авиацию в Порт-Хедленде.

— Это было и прекрасно, и ужасно. Однажды мне пришлось помогать отцу вытащить тела его двоих сыновей из сгоревшего дома. Ещё как-то двое детей умерли прямо у меня в самолёте. Я перевёз порядочно покойников, но с детьми всегда тяжелее всего — в тот день я почти ничего не видел из-за слёз. Но у меня были и роды на борту, где были просто молодая мама и я, и ничего нет лучше ощущения, чем когда ты садишься, а с ними всё хорошо. Летаешь днём и ночью, в любых условиях. Однажды у меня был ночной вызов, чтобы забрать аборигена, у которого после драки из головы торчал топор. Мы оторвались от полосы, распинав, как обычно, валлаби [281](#), и влетели в жуткую грозу. У пациента было кровотечение, — я никогда не видел, чтобы из кого-нибудь так хлестала кровь, — а нас в это время мотало по всему небу. Но мы доставили его в больницу и док его заштопал как надо. Это было мне ценным уроком, потому что пришлось превзойти себя. В той грозе я делал такие вещи, которые даже и не представлял, что смогу сделать. И именно в этом и есть авиация — или была.

Непоседливый и беспокойный Осси переехал на север искать уран, летая точно вдоль рельефа на 20 футах с измерительным

оборудованием. Он научился следить за любопытными, слишком внимательно наблюдавшими за его курсом и направлением.

— Если люди видели, что тебе интересен определённый холм, они рвались туда и столбили его ещё до того, как ты приземлился. Так что надо было их дурачить, всегда путая холмы, лететь низко и медленно над плохими, быстро и спокойно над хорошими. Старшим лётчиком был парень по имени Джо Фишер, и он меня многому научил. Умнейший был человек, настоящий мастер наводить тень на плетень.

Со временем, почувствовав, что готов к самостоятельной работе, Осси основал «Арнхем Эйр Чартер» и брался за любую работу, которая ему приходила. Облетал прибрежные острова в поисках урана, пляжи континента в поисках минералов и делянки в глубинке в поисках ценной древесины. Потом на итальянском двухмоторном высокоплане он первым в Австралии взялся за наблюдение за береговой линией: ежедневные десятичасовые патрульные полёты 23 месяца подряд.

— Лететь надо было низко и ни в коем случае не быстрее 140 миль в час, потому что на этой высоте зрительное восприятие искажается. А поскольку это было про безопасность, никаких фокусов проглядеть было нельзя. Правда я уже больше не могу этим заниматься, глаза сдают, так что по этой части я полагаюсь на молодёжь.

На него работают восемь пилотов, которые время от времени сводят его с ума.

— У них у всех ППП, допуск к полётам по приборам, а это значит, что они никогда не смотрят наружу и не представляют себе рельеф, над которым летят. Недавно я собрал своих ребят и спросил их, как называются реки между Аделаидой и Аллигатором, над которыми они летают каждый день. Они не знали ни одной, так что я сказал им идти и учить. Месяц спустя я задал тот же вопрос и получил такой же точно ответ. Никакого понятия.

Приборная изоляция молодых пилотов от местности — это для Осси не просто канцелярская кнопка на стуле. Из-за неё он теряет выручку. В жёстком состязании он еле выиграл тендер на аэрофотосъёмку для научного проекта, изучающего взаимодействие между дикими гусями, стадами буйволов, сумчатыми крысами и травой определённого вида. Зависят ли крысы от буйволов, буйволы от травы, гуси от крыс и наоборот? Чтобы задокументировать взаимозависимость видов, Осси нужно было очень точно пролететь между особо расположенными белыми бочками, делая фотографии в определённых точках. Это сугубо визуальная работа, требующая большой сосредоточенности. Некоторое время он занимался этим лично, а потом, когда понадобился в Дарвине, передал задачу одному из молодых пилотов, тщательно его проинструктировав. Но подменный решил не смотреть в окно. Вместо этого он пролетел по компасу между бочек, сильно отклонился от курса, привёз бессмысленные снимки и Осси лишился контракта.

Не привыкший к компромиссам, Осси всё ещё был зол. Больше всего его раздражает не потеря прибыли, а отношение. Главная трудность с этими парнями по его словам в том, что они не любят мочить ноги и не читали старых книг. Они хотят работать в большой авиакомпании. А в работе здесь нет никакого лоска. В подтверждение он привёл пару примеров того, чего ждут от местных пилотов малой авиации. Однажды, перевоза буйволиное мясо, он подобрал человека, которому почти целиком отрубило ногу бензопилой.

— Я выкинул половину мяса, положил его поверх другой половины и повёз в больницу. Того подряда я тоже лишился. Мясо, которое я выгрузил, испортили мясные мухи, а вторую половину залило человеческой кровью. Но я не мог поступить иначе и прямо об этом сказал.

Ещё, совсем недавно, его попросили слетать с полицейским на дальнюю ферму и помочь достать из ручья тело.

— Труп там лежал восемь дней. На обратный перелёт нам пришлось убрать его в мешок. Когда я вернулся домой, то не позволил жене ко мне притронуться. Я стоял под душем

час и отдраивался, а потом продезинфицировал всю одежду до последней нитки, что на мне была.

Он взглянул на свои потрёпанные наручные часы и спросил, не хочу ли я сэндвич.

Я ответил, что это прекрасная идея.

— Тогда метнёмся домой. Тут пять минут.

Он вскочил с хитрым видом:

— Зайдём в ангар на минутку. Я хочу вам кое-что показать.

Показал он мне крошечный биплан с открытой кабиной, крылья и фюзеляж раскрашены под «Спитфайр» Королевских ВВС.

Он нежно провёл по нему рукой:

— Моя радость и гордость. «Питтс Спешиал», исключительно для высшего пилотажа. Я поднимаюсь раз-два в неделю. Одна беда, что я уже слишком стар для больших отрицательных перегрузок. Самолёт американский, но я попытался это скрыть раскраской. Я из того поколения, которое считает, что лучше всего то, у чего есть пара британских крыльев. Я готов десять лет жизни отдать за полёт на «Спитфайре». Я как-то чуть не купил его. Парень в Брисбене продавал «Спит», — точнее, достаточно его частей, чтобы восстановить до лётного состояния. Я поговорил с ним по телефону и тут же полетел на встречу с ним. А он так и не явился.

Мы пошли к машине. Его молодые пилоты стояли группой снаружи и наблюдали за вознёй на полосе. Сингапурский «Скайхок», носом вниз, буксировали с полосы с вереницей пожарных машин следом.

— Что говорит вышка? — спросил Осси.

Мужчины непонимающе посмотрели на него:

— Вышка, Осси?

— Было бы неплохо, если бы кто-нибудь узнал там, когда аэропорт снова откроется. — Он кивнул на аборигенов, дремлющих на скамейках. — У нас пассажиры ждут.

— Ох... хорошо, — ответил один из пилотов, заходя внутрь.

— Не обманывайтесь внешним видом этих або, — заметил Осси. — Некоторые из них очень, **ОЧЕНЬ** небедные ребята, потому что сидят на таких богатых запасах руд, какие вы себе и представить не можете. Как только белые австралийцы поймут, насколько богатых, в этой стране начнётся расовая война.

Его дом стоял на тихой улице в тропическом саду. На первом этаже — кабинет, набитый распоряжениями департамента, и мастерская, где Осси со своим сыном-подростком делали авиамодели, которые потом вместе запускали на пастбище далеко в стороне от подходов аэропорта. Осси сказал, что запускать модели ясным утром — отличный способ расслабиться.

— А вы не устали от полётов?

Его лицо перекосило удивлением:

— У меня будет уйма свободного времени, как помру.

— А что если вас ангелом сделают?

Он звонко улыбнулся:

— Вот это я понимаю, дело говорите!

Наверху в гостиной тоже были авиамодели.

— Эти нелетающие. Так, для красоты.

Миссис Осгуд, предупреждённая по телефону, сделала сэндвичи и кофе. Это была стройная, симпатичная женщина с умным взглядом и быстрой заразительной улыбкой.

— Алекс летит в Айзу, когда откроют полосу, — сказал Осси.

— Вам понравится, Алекс, — подхватила она.

Я спросил:

— На что похожа Айза?

— Даже Дарвин в сравнении покажется весенним Парижем, — ответила она.

Осси взял оранжевый стеклянный кувшин:

— Помните шторм «Трейси», который ударил по Дарвину на Рождество 1974 года? Он сдул дом почти целиком, снесло крышу и вон ту стену. Мы были открыты всем ветрам, но этот кувшин просто стоял на столе и с ним не случилось совершенно ничего, ни царапинки.

Он поставил кувшин и мы сели за сэндвичи.

— Той ночью я потерял одного из своих инженеров. Его дом упал прямо на него. Когда его нашли, он держал в руках своего мёртвого ребёнка. — Некоторое время мы ели в тишине. — В аэропорту дела тоже были плохи. Все мои самолёты поломало. Один занесло наверх «Френдшипа», другой пробил хвостом стену ангара. А после шторма пришли мародёры. Сколько украли — не сосчитать. Я ходил с пистолетом в кармане и поставил в кабинете раскладушку, где спал, держа под боком винтовку М-16. Гоф Уитлэм объявил нас зоной национального бедствия и приказал направить все доступные ресурсы в Дарвин. Единственное, чего он не учёл — чиновники. Я пошёл к ним и сказал, что мы лишились крыши и попросил брезента. Но мне не дали брезента, а дали анкеты. Анкеты! Это был их звёздный час. Потом, одним солнечным деньком, когда мы уже давно перекрыли крышу, а «Трейси» был лишь неприятным воспоминанием, к дому подъехал грузовик. Водитель сказал: «Мистер Осгуд, я привёз брезент, на который вы подавали заявку. Распишитесь за получение здесь, здесь и здесь».

— И что вы ему сказали?

Осси втянул воздух, готовясь ответить, но миссис Осгуд, вернувшись в комнату, быстро и внезапно его осадила. Она явно не хотела в очередной раз слушать матерный, кровь леденящий монолог своего мужа, адресованный в тот день водителю, и сказала:

— Дорогой, только что позвонили из офиса и сказали, что полоса открыта, а самолёт Алекса вылетает через 35 минут.

В июле 1938 года дарвинские бюрократы угодили в международные новости. «Челленджер» и «Капелла», летающие лодки «Имперских авиалиний» класса «Империя», приводнились в гавани, завершив первый перелёт гидропланов из Англии. Среди пассажиров, отмечавших открывающий рейс, были семь известных британских журналистов. Пока сотрудники дарвинских медицинской, таможенной и пограничной служб размеренно занимались заполнением объёмных документов, все должны были оставаться на борту, несмотря на сильное волнение. Многим пассажирам, включая журналистов, стало плохо. Дарвин получил столь едкие отзывы в прессе, что, когда прибыла следующая лодка «Империял», всех доставили на берег и отвезли в гостиницу всего через девять минут после остановки.

727-й на маршруте в Брисбен через Маунт-Айзу был назван в честь Берта Хинклера, что мне понравилось. Мы летели на 31 000 футов сквозь последние хвосты «Фердинанда», который, наконец, ушёл выдохаться на запад Тихого океана, спотыкаясь по пути о рельеф, где буйные и яркие краски сезона постепенно бледнели. Зелёными оставались только берега ручьёв, чьи замысловатые изгибы по пути к многочисленным слияниям с этой высоты выглядели огромным первородным мозгом.

За двадцать минут до посадки земля стала красноватого оттенка. Появилась бледная колючая трава спинифекс, потом эвкалипты и плосколистные акации, и всё это отбрасывало в вечернем свете тени. Ещё были красные скалы и низкие красные холмы с выветренными голыми вершинами. Мы снизились над озером, из которого вырастали белые эвкалипты-призраки. Другие озёра, потрясающей средиземноморской голубизны, переплетались вдалеке слева.

Такси, за рулём которого была женщина с грустным лицом, отвезло меня в мотель «Далпура». Она сказала, что Айза, на самом деле, город мужчин. В пустом кафе «Далпуры» меня накормили жилистой курицей с перезрелым авокадо.

— Это та самая «ньюввелль кьююзин» [282](#), — сказала официантка, тонкая костлявая девушка с текущим носом. — Кошмар, да?

Она без спроса забрала тарелку. Из колонки скрипач и аккордеонист играли заунывные ирландские плачи, пока плёнка милостиво не соизволила порваться. Я прошёл к своему домику через пыльную парковку, заставленную грузовиками. Кондиционер сдох и я лежал, отчаянно потев и мечтая об утрненем Брисбене.

III

В меню завтрака в «Далпуре» входили ромштекс с яйцами и спагетти на тосте. Дальнобойщик из соседнего домика заказал всё и ему это принесла на одной тарелке неулыбчивая аборигенка с мускулистыми, как у мужчины, ногами. Я вышел в город, пересекши маленький мост через реку Лейхгардт — болотистый коричневый ручей с камышами и жёлтыми цветами, похожими на первоцветы буша, растущими по берегам. На местном руднике добывают медь, свинец, серебро и цинк. Его дымовая труба, — высочайшая во всём южном полушарии, — торчала постоянно и неизменно. Вдоль широких жарких улиц проложены крытые тротуары. Многие одноэтажные здания казались магазинами с выпивкой, торгующими прямо в окна автомобилей. Люди двигались летаргически. Воздух, над крышами дрожащий от жара, был слегка испорчен запахами серы и прокисшего пива. Я зашёл в книжный магазин и спросил, что у них есть об Айзе.

Продавщица слегка моргнула, пробежав взглядом по полкам:

— У нас в основном детективы и триллеры. Но попробуйте спросить в библиотеке. Рядом с общественным центром около

суда вроде бы. Там может быть книжка.

Библиотека оказалась современной, просторной и хорошо укомплектованной. Книг о городе не существовало в природе, но мне показали немного архивных материалов — старых, завёрнутых в целлофан документов и фотографий, отложенных для школьных учебных проектов. Об аэродроме и первых рейсах «Куонтас» не было ничего и женщина за стойкой не знала никого, кто мог бы с этим помочь.

— Айза — это в основном рудник. Обычно, когда люди уходят на покой, они сбегает отсюда как можно скорее. Всё что я могу сказать — это то, что первый полёт летающего доктора был выполнен в 1927 году из Клонкарри в Айзу, чтобы помочь парню с переломом таза. — Она улыбнулась. — Некоторые из этих первых летающих докторов были настоящими ковбоями. Я слышала, что один из них около Кэтрин как-то вечером навёл шороху в открытом кинотеатре, пролетев так низко, что был полностью освещён проектором и отбросил на экран огромную тень. Потом Департамент гражданской авиации хотел, чтобы управляющий кинотеатром подал на пилота в суд, но тот просто заставил заплатить за билет в первом ряду один шиллинг и шесть пенсов.

Я вспомнил рассказанную библиотекаршей историю, когда ещё одна водительница такси везла меня обратно в аэропорт мимо автомобильного кинотеатра, убитого видеомагнитофонами, и местной конторы летающего доктора, где на постаменте у ворот стоял маленький «Де Хэвилленд Дровер» 283. Она сказала мне, что его собрали из обломков пары «Дроверов», найденных недалеко отсюда. Подмастерья из горнодобывающей компании работали над фюзеляжем, две бригады жителей — над крылом.

— Они отчаянно соревновались, кто раньше закончит свою половину. Половина жителей болели за одну часть, другая половина — за вторую. В местах вроде Айзы люди слегка закикливаются на таких вещах.

Мы повернули к аэропортовой подъездной дороге возле огромного транспаранта «Победители арендуют в “Хертц”»

и подкатали к пустому на вид маленькому терминалу, окружённому бугенвиллеей и огненными деревьями. В саду близлежащего бунгало женщина мыла одномоторную «Цессну» из шланга. На стойке «Ансетт Эйрлайнс» сотрудник сказал, что моя сумка отправится в багажный отсек. Я сказал им, что сумка одобренного салонного размера и летела со мной под сиденьем практически от самой Англии.

— Одобренного кем? — спросил он.

— Авиакомпаниями.

— Не этой авиакомпанией, приятель, — дружелюбно сказал он, позволив мне забрать свои блокноты, а потом прицепил к ручке ярлык с буквами BNE и перекинул сумку через стойку. Сжимая блокноты, как урну с прахом любимой, я отправился в бар за кофе. Рядом стояли витрины с образцами материалов с прииска, дросса, спека [284](#), свинцового шлака, анодного шлама, распилов медных слитков и сапёрного провода.

В аэропортовом магазинчике было вообще много меди: подставки для яиц, ложки, кольца для салфеток и браслеты от ревматизма. Приземлился «Лирджет», из него вышли трое весёлых молодых людей в рубашках и прошли сквозь терминал, шумно разговаривая и смеясь. Спустя несколько минут двое вернулись, серьёзные, как гробоносцы, забрались в «Лирджет» и улетели. Потихоньку начали подходить пассажиры рейса AN 39 до Брисбена через Кэрнс и Таунсвилл на «Боинге-727». Я поболтал с девушкой, навещавшей друзей около Порохового ручья. У неё были зелёные глаза и слегка ошеломлённый вид, и она мне сказала, что там было так жарко, что она видела, как попугайчик сомлел и упал с дерева.

В баре некий мужчина сказал, что Маунт-Айза когда-то был самым большим городом Земли, даже больше всей Франции. Затеяв опрометчивую интригу, чтобы выжать из центрального правительства больше денег на развитие, местные власти заявили, что все сотни тысяч квадратных миль земли от тропика Козерога на север вдоль Дисмал-Крик до Банг-Банга входят в новые административные границы города. Правительство этого не заметило, но границы остались:

— Можно пройти это местечко насквозь за несколько минут, но технически нужно пару часов лететь на реактивном самолёте, чтобы добраться из одного конца города в другой.

Из Алис-Спрингс прилетел 727-й компании «Ансетт». Дюжину нас посадили на борт за мгновения и с началом руления стюардесса включила громкую связь. Она поприветствовала новых пассажиров на этом рейсе в Кэрнс и южные порты. Пассажиров с младенцами попросили поделиться с ними кислородом, если при аварии не окажется запасных масок.

Я сидел рядом с оживлённой и хорошей собой китаянкой по имени Анжела, держащей рестораны кантонской кухни в Кэрнсе и Маунт-Айзе. Она сказала, что на прошлой неделе на руднике была забастовка:

— Она длилась пять дней. Атмосфера была очень напряжённой. Я живу в Кэрнсе и сюда прилетела в том числе поэтому. Другая причина — сотрудники, с ними всегда сложно. В Айзе нет местной китайской диаспоры, так что приходится нанимать австралийцев — но среди них большая текучка. Приезжают, приходят, уходят, уезжают. Никто в Айзе не задерживается. Люди здесь всегда как будто транзитом.

Маршрут наш пролегал мимо Куомби, Гранады, Саванна-Даунс и Кривого ручья, а потом через хребет Грегори и плато Атертон к Кэрнсу и тихоокеанским портам. 727-й шёл высоко и земля едва виднелась сквозь полупрозрачную пелену облаков и дымку от жары. Выпасов, ферм и маленьких хуторов, рассыпанных вдоль нашего пути, было не видеть. Единственными следами человека были редкие просёлки, похожие на случайные линии, нацарапанные веткой в пыли. Огромные засушливые внутренние районы Австралии были просто чередой перетекающих друг в друга цветовых зон, — охряной, горчичной, сланцевой, гранитной, потом мшистой, — и эта последняя становилась всё зеленее с нашим приближением к лесам и зарослям папоротника плато Атертон. Мы летели на северо-восток, совсем не по старому маршруту «Куонтас». Тот из Айзы шёл на юго-восток к Уинтону, потом через Лонгрич, Блэколл и Шарлевилл в Брисбен.

Анжела родилась в Гонконге и перевезла семью в Австралию. Её мать и брат помогают управлять рестораном в Кэрнсе, а жених занимается заведением в Айзе. Дело идёт хорошо. На её пальцах — перстни с крупными бриллиантами, а ещё бриллианты — на скромных подвесках над декольте её платья. Из сумочки она достала показать мне платиновую табличку со словами «ЛЮБОВЬ ВСЕЙ ЖИЗНИ», выполненными из драгоценных камней, размером каждый с крупную горошину, которую ей подарил друг на 25-летие. Она настолько влюбилась в Австралию, что решила не ездить в отпуск за границу до тех пор, пока не изучит её всю как следует. Одна только беда — время. Она так занята, что не может даже сыграть свадьбу.

Прямо по курсу возникла громада Тихого океана, серо-голубого в дымчатом свете дня. Аэропорт Кэрнса окружён лесистыми зелёными холмами, один из которых подножием резко опускается прямо к терминалу. Мы встали на стоянку рядом с парой сине-бело-жёлтых DC-3 «Эйр Квинсленд» и прошли мимо одинокой кокосовой пальмы в зал прилёта с рядами ярких сидений и маленьким кофе-баром в дальнем конце. В записной книжке я посмотрел телефон старой подруги из Кэрнса, которую я не видел лет двенадцать, и набрал его в автомате:

— Можно ли поговорит с Лиз? — спросил я ответившего мужчину.

— Лиз тут нет.

— А не подскажете ли, где её найти?

— В Бельгии.

— В Бельгии?

— Ага. Вышла замуж за парня, который работает в Брюсселе.

— Окей, — сказал я и отправился в кофе-бар за кока-колой. Потом, когда нас снова позвали на борт, я поднимался по трапу следом за невероятно толстым мужчиной. Он шёл медленно,

как улитка, и с такой одышкой, что молодой и подтянутый менеджер за моей спиной поцокал языком и пробормотал, что несчастного жиртреста, наверное, лучше поднимать на борт виловым погрузчиком.

Толстяк плюхнулся в кресло, как упавшее суфле и беспомощно возился с двумя концами привязного ремня, достающего лишь до подтяжек его брюк.

— Вам нужен удлинитель, — сказала стюардесса, достав ещё пару фунтов ремня с пряжками. То, как он пристёгивался, напомнило мне об одном перелёте из Сиднея в Мельбурн в компании покойного, к большому сожалению, Джеймса Кэмерона, лучшего британского журналиста своего поколения [285](#). Когда самолёт круто набирал высоту после взлёта из Сиднея, впереди стоящее кресло с ожиревшим гигантом сорвалось с креплений и уложило 20-стоунового пассажира, краснолицего и с открытым ртом, Джеймсу на колени. Ноги тонкого и хрупкого Кэмерона от этого едва не сломались, но, пока не пришли бортпроводники, чтобы вернуть кресло на место, он вежливо побеседовал и в своей характерной манере кое-что у нём узнал.

Сегмент до Таунсвилла занял всего 30 минут. 727-й взлетел и пошёл по долине. Мимо правой законцовки крыла бежали холмы, пока мы не повернули к морю курсом на юг вдоль побережья. Вышло солнце, а следом начался прилив на Большом Барьерном рифе — цепи аквариумных полумесяцев, дуг и подков, протянувшейся на 1 250 миль, чьи зубчатые стены и пропасти из кораллов почти такие же яркие, как некоторые существа, которым Риф даёт пищу и кров: длиннорылый летрин, краснополосая лиенарделла, огненный нематэлеотрис, синий хвостокол и линейная рыба-бабочка.

Мы пролетели залив Рокингем и цепь островов: Данк, Хинчинбрук, Пелорус, Орфей и Грейт-Палм, а потом, подходя к Таунсвиллу, вернулись к берегу мимо городков Бамбару, Мутарни и Роллингстоун. Самолёт дико болтался в шальном морском ветре, снижаясь мимо холмистого, лесистого и изрезанного бухтами Магнитного острова, а потом на заходе повернул, промчавшись низко над кладбищем и сев на плоскую

зелёную равнину. К стоянке нас направила седовласая полная дама, указывающая жестами так же чётко, как диспетчер посадки на авианосце. Симпатичные и жизнерадостные стюардессы сообщили, что транзитные пассажиры могут остаться на борту. Один из выходящих сказал, что он отказался от сэндвича, потому что думал, что на этом сегменте получит полноценную еду. Девушки рассмеялись и сказали, что за полчаса обед они никак не могут организовать, но всё же всучили ему сэндвич на выходе. «Ага, пасиб», — сказал он, сбегая по трапу.

Спустя несколько минут мы набирали высоту над болотистыми запруженными полями, блестящими в вечернем свете, бухтой Боулинг-Грин, где лоскутные паруса целой флотилии яхт сияли экзотическими шелками, мимо пустынной литорали и мангровых зарослей. Мы летели вдоль длинного, слегка изгибающегося пляжа с тяжёлым прибоем, когда начали развозить напитки. Я взял виски, как и мой сосед, пожилой мужчина с коротко стриженными седыми волосами и подрезанными седыми усами. Он оказался инженером на пенсии и возвращался от своей дочери в Таунсвилле, но родился и учился в Лондоне.

Я рассказал ему о своём путешествии. Он улыбнулся:

— Когда я был студентом, одной из моих курсовых была история крыльевых противообледенителей «Империял». Выбирали из трёх вариантов и я всё ещё помню эту фигню.

Разогретый виски, он их перечислил:

— Первый — пульсирующий резиновый протектор «Гудрич». Второй — пористый кожаный рукав «Данлоп» со смесью этиленгликоля и этилового спирта. Третий — смазка «Килфрост», разработанная железнодорожниками, чтобы не замерзали стрелочные переводы. Выбрали как раз её. Наверное потому, что у компании были тесные отношения с железными дорогами. Старая Южная железная дорога была крупным акционером «Империял», и базу летающих лодок в Саутгемптоне построили на земле, взятой у неё в лизинг. Противообледенение внедрили в 1937 году, вместе

с привязными ремнями, огнетушителями и всевозможным оборудованием для пилотов, вроде авиагоризонтов и гирокомпасов, после большой шумихи по части безопасности. Одна из лодок, «Кавалер», потерпела крушение в Атлантике 286, отчего в парламенте поднялась большая шумиха.

На обед подали жареную баранину, морковь, брокколи и картошку, и к ним шикарный австралийский кларет. В угасающем свете мы летели на юг вдоль длинных тенистых пляжей. Безлунный Тихий океан из жемчужно-серого стал чёрным; небо на западе над Австралией — из бурной оранжево-вишнёвой круговерти притихло до тусклого пятна, похожего на горячие угли. В первом классе голоса, подогреваемые бесплатной выпивкой, звучали всё громче и возбуждённее, а смех менее сдержанным — пока, наконец, звуки из переднего салона стали напоминать внезапную вечеринку.

Я сидел сразу за перегородкой, разделяющей классы, и видел в отражении тёмного иллюминатора, как жилистая коричневая рука с закатанным рукавом рубашки и золотыми «Ролекс Ойстер» на запястье крушит первоклассное борТПитание. Она уничтожила сначала огромный кусок паштета в тесте, а потом фунт или два говядины. Иногда в окне возникала крошечная кисть стюардессы, подливающей вина в бокал. Этот пассажир с соседом шумно обсуждали Государственный совет по мангровым лесам, а главной мишенью их осмеяния был председатель Мангровой комиссии. Интересно, правда или нет? Если так, то эти двое не председателя в грош не ставили.

Мы повернули вглубь материка. Иногда внизу проплывали огни. Капитан по имени Гэри сказал, что мы в 77 милях от Брисбена: «Надеюсь, добрые люди, вам понравился полёт». Мой сосед, заметив, что бар вот-вот закроется, предложил мне бренди, чтобы отпраздновать окончание большого путешествия. Я возразил, сказав, что мне предстоит ещё пара перелётов в квинслендскую глубинку.

— Тогда налейте ему двойной, — попросил он стюардессу, а мне сказал, что знал когда-то пилота, работавшего на только что появившуюся авиакомпанию «Британские авиалинии»,

созданную осенью 1935 года для работы по европейским направлениям. — Этот парень возил в Берлин ночную почту, причём совершенно в любую погоду. Это был единственный регулярный рейс британской авиакомпании, где экипаж носил парашюты.

Над горизонтом поднялись и подоברались к моему иллюминатору огни Брисбена. Я пил бренди и размышлял, что этот сияющий город казался бы тем лондонским пассажирам совершенно чуждым. Тогда это был сонный тропический порт, где акры жестяных крыш разбегались от здания городской администрации. Сейчас же — стремительно развивающийся, лощёный город, полный денег и оптимизма. Когда мы накренились и скользнули к аэропорту Игл-Фарм, я не чувствовал никакого восторга. Просто облегчение, что я наконец досюда добрался, но в остальном — просто нужду принять душ и лечь в кровать.

Я вошёл в зал выдачи багажа, всё ещё сжимая блокноты, чтобы забрать сумку, конфискованную работником в Маунт-Айзе. Мой сосед забрал свой чемодан, пожал мне руку и отбыл. Постепенно уехали и все остальные, и я остался один, в компании единственной сумке, без присмотра лежащей на ленте багажной карусели. Она была похожа на мою — но не моей. Вот и долетел до Брисбена, подумал я, даже без зубной щётки и сменных носков. Рассудив, что потеря багажа — наверное, лучший способ завершить авиапассажирское сафари, я спросил служащего, всё ли забрали с рейса AN 39. Да, ответил он, и отправил меня в комнату, где мне нужно было заполнить соответствующие анкеты и заявления о недостатке багажа.

Однако какой-то инстинкт заставил меня сначала проверить стоянку такси. Мужчина в габардиновом плаще клал мою сумку в багажник машины, в которую он собирался сесть. Он был среднего возраста, толстоват и решил, что я собираюсь его ограбить.

— Думаю, вы забрали мою сумку, — сказал я.

Он уставился на меня, потом достал сумку обратно, посмотрел

на неё и сказал:

— О, Боже мой. — Он оказался американцем.

Его жена уже сидела внутри, и вышла из машины. Я объяснил, что в зале выдачи багажа стоит очень похожая сумка, так что он отправился за ней.

— Джерри так дурует в аэропортах, — возбуждённо сказала она и закурила сигарету.

Когда Джерри вернулся, таксист спросил, куда мне ехать. Я сказал, что в отель «Вершина».

— Этим людям практически в соседний дом. Хотите подсесть? Дешевле выйдет.

Я посмотрел на американцев:

— Не возражаете?

Джерри похлопал меня по спине:

— Чёрт, конечно же *не возражаем!* После того, что я с вами сделал, мы, наверное, почти родня.

IV

Последние сегменты старого маршрута я пролетел в обратном порядке, в качестве компромисса между современными расписаниями и теми несколькими днями, что мне остались. Хотя я прикидывал, не провести ли мне их у гостиничного бассейна, моя поездка постепенно набрала собственную навязчивую, лихорадочную инерцию. Эти кусочки, изначальные промежуточные пункты между Маунт-Айзой и Брисбенем, нужно было вставить, а иначе всё предприятие, обретшее вроде бы любопытную конструктивную прочность, окажется неполным, как недоделанная головоломка или крыло без закрылок.

Так что следующим утром я отправился в Дарлинг-Даунс, в Тувумбу, бывшую когда-то предпоследней остановкой лондонского маршрута. Сперва я провёл несколько минут в Игл-Фарм, разглядывая «Южный крест» — «старый автобус» сэра Чарльза Кингсфорд-Смита, который, пусть голландской постройки и с американскими двигателями, стал австралийским национальным святыней. Стоящий сейчас в стеклянном мавзолее рядом с терминалом, почтенный моноплан «Фоккер», купленный подержанным у сэра Хьюберта Уилкинса [287](#) (который на нём обследовал Арктику) и оснащённый тремя радиальными двигателями «Райт Вёрлвинд», был тем хлипким транспортом, на котором Кингсфорд-Смит и его австралийский второй пилот Чарльз Улм, натренировавшись не спать по 40 часов за раз, совершили первый в истории транстихоокеанский перелёт из Окленда в Калифорнии в Брисбен. Самый длинный участок их маршрута, 3 130 миль от гавайского пляжа до поля для регби в Суве на Фиджи, занял 31 час. Три дня спустя они вылетели из Сувы в Игл-Фарм, где, после попадания в шторм, сломавший их радиостанцию и указатель посадочного кабеля, их встретил эскорт качающих крыльями местных самолётов и 15 000 невероятно восторженных квинслендцев.

Позже на «Южном кресте» Кингсфорд-Смит первым пересёк по воздуху Тасманово море, долетев до Новой Зеландии. На этот раз компанию ему составил Гордон Тейлор, который, когда отказал двигатель, спокойно вылез на верхнюю плоскость крыла, чтобы с ним разобраться. На протяжении полёта он проделывал это несколько раз, едва держась под 80-узловым воздушным потоком на высоте 3000 футов над бурным морем, возясь с гаечными ключами и ползая туда-сюда по гладкой тканевой обшивке, методично забирая масло из одного двигателя и заливая его в другой. За это Тейлора наградили Имперской медалью «За отвагу» (сейчас это Георгиевский крест), а позже, когда он совершил несколько собственных достопамятных перелётов, также возвели в рыцари.

Я бросил последний взгляд на старый самолёт, запомнив его фотоснимки в Кройдоне и Дарвине после рекордных перелётов в одну и другую сторону, и пошёл в терминал за посадочным

талоном до Тувумбы. Объявили посадку, и я с четырьмя другими пассажирами залез в самолёт «Санстейт Эйрлайнс». «Эмбраер Бандейранте» — крепкая маленькая 21-местная машина, построенная в Сан-Жозе-душ-Кампуш в Бразилии 288. Мой сосед, лысеющий разговорчивый мужчина с огромной наклейкой «Австралия за Иисуса» на чемодане, рассказал мне, что «Куонтас» начинала в Лонгриче, но вскоре перебралась на Игл-Фарм, где они построили первый на этом аэродроме частный ангар и разместили штаб-квартиру.

— Поэтому те старые лондонские перелёты заканчивались в Брисбене, а не на юге. Они, видимо, единственное важное, на что не наложили свои загибающие лапы жадные воротилы из Сиднея и Мельбурна.

Мы набрали высоту сквозь ясное солнечное утро и, жужжа, полетели над лесами и фруктовыми садами наперегонки с движением по шоссе Уоррего. Стюардесса Сью, экстравертная низкорослая блондинка (требования к росту заданы высотой фюзеляжа «Бандейранте» сечением в пустое бревно) показала огород-рынок, где можно купить потрясающую морковь. Потом она проводила меня вперёд полюбоваться видами и познакомиться с пилотами. Тувумба была прямо по курсу, высоко на Дарлинг-Даунз.

— О, это прелестное местечко, зелёное, как Суссекс, вам понравится, — сказал капитан Джон Шерифф, с внешностью кинозвезды и закрученными тонкими кончиками усов. — Я сделаю кружок, чтобы вы разглядели.

Мы пролетели зелёный луг и выполнили большой и неспешный круг над городом Тувумба, полным деревьев и садов.

— Иногда кажется, что розы можно даже тут учуять, — заметил Джон, развернулся к заходу и мягко посадив самолёт на полосу с крутым уклоном вверх. В крохотном, пустынном и увешанном ярко-оранжевыми светильниками терминале он предупредил меня, чтобы я вернулся через 90 минут к обратному рейсу. Такси отвезло меня в город мимо рядов жакаранд, камфорных лавров и ликвидамбр. В центре народ гулял по магазинам, улицы оказались широкими и свежееубранными. Я выпил кофе,

прочёл газету и направился на поиски музея, наслаждаясь лёгкой прохладой, царящей в Дарлинг-Даунс благодаря высоте. Однако загорающий возле здания суда адвокат сказал, что в городе вроде как музея нет, так что я поймал такси обратно в аэропорт и сказал водителю, крупному и спокойному мужчине с повадками архиепископа, что ищу кого-нибудь, знающего о первых днях авиации в Тувумбе. Он ответил:

— Если бы вы приехали год назад, то могли бы поговорить с моим покойным дядей. Он был одним из первых сотрудников «Куонтас», по бухгалтерской части, и был близко знаком с основателем, блаженной памяти старым Хадсоном Фишем, который за лишний пенни прибыл был готов на всё. Как ни погляди, тогда была сущая комедия. Мой дядя особенно запомнил то, как они подняли фоторепортёра над заливом Мортон, чтобы он снял новый лайнер компании «Мэтсон». Самолёт был хилым бипланом с открытыми кабинами и, сэр, в той, где сидел фотограф, вдруг появилась змея. Так что фотограф вступил в бой со змеей высоко над заливом и, запиная змею до смерти, фотограф, пусть и нечаянно, начал ломать аэроплан. Он сделал это так быстро и добротнo, что к тому моменту, как пилот посадил остатки старого «Де Хэвилленда» в Игл-Фарм, у него была почти такая же истерика, как у его пассажира.

Он рассмеялся.

— Но Тувумба сыграла свою роль в истории авиации этой страны. Ежедневный рейс сэра Хадсона в Брисбен был первой регулярной авиалинией в Австралии, несмотря на наши туманы. Местный туман может быть очень густым, как лондонский, так что аэропорт им закрывается крепче, чем бутылка рома в воскресенье у методистов. Ну, я говорю «туман», сэр, но на самом деле это облако. Мы тут в 2 200 футах над уровнем моря, и по утрам нижний край облачности закрывает Даунс. Иногда, как пожилой джентльмен в уютном кресле, он может просидеть тут весь день.

Двадцать минут спустя «Бандейранте» одолел альпийскую ВПП и пролетел вверх над амбаром с бескрылым фюзеляжем «Канберры», в котором, по словам Сью, фермер держал

несушек. Мой сосед, местный конезаводчик, спросил, не знаю ли я каких саудовских принцев, желающих купить многообещающего жеребца, а Сью сказала, что больше всего ей нравится летать над сахарным тростником.

— В Бандаберге поля тянутся на мили, они нефритового цвета, а в тростнике прячутся сады, которые можно увидеть только сверху, там много фруктов и цветов — красота!

Впереди раскинулся Брисбен, чуть в дымке на границе зелёной равнины и, когда мы сели, я поблагодарил экипаж за увеселительную прогулку.

Джон улыбнулся и сказал:

— С удовольствием, приятель. А сейчас — пока-пока.

«Фоккер Френдшип» «Трансавстралийских авиалиний», летающий дважды в неделю рейсом 262 в Лонгрич через Блэколл, вылетел следующим утром по расписанию, в 7:30. Это был мой последний день полётов по историческому маршруту и он обещал быть долгим: шесть с половиной часов в воздухе — достаточно, чтобы пересечь Атлантику на реактивном самолёте. «Фоккер» с парой дюжин пассажиров с визгом подкатился к кромке полосы, и из объявления по громкой связи мы узнали, что наши бортпроводницы, Ди и Анна, подадут лёгкий завтрак на сегменте до Блэколла, который продлится, по расчёту, 2 часа 35 минут.

Спустя полчаса мы летели над покрытыми густым лесом холмами и травянистыми долинами между ними, по некоторым текли извилистые реки с лесистыми берегами. Потом прошли над городком, правильным, как чертёж архитектора — по мнению Ди, это Шиншилла.

— Но не принимайте за чистую монету, — предупредила эта крупная, бронзовокожая, здорового вида девушка с прекрасными зелёными глазами. Крикетное поле Шиншиллы формой напоминало пробку от шампанского, с пыльными воротцами пейсмента в центре. Маршрут пролегал над фермами Пони Хиллс, Хаттон и Вомблбэнк, а потом вдоль реки Барку

мимо Баффл-Крик, Тамбо и Маунт-Энискиллен в Блэколл. Луга постепенно остались позади, бледнея, как если бы клевер превращался в солому, пока мы не оказались снова над сухой красной почвой. Небо было безоблачным и дымчатым от жары. Большинство пассажиров дремали.

Ди плюхнулась в кресло рядом и мы говорили о книге Откровения.

— Что странно, так это как сбываются все пророчества, — сказала она, разгибая пальцы — Основание государства Израиль? Раз. Арабы, получившие все эти деньги и власть? От их нефти? Два. Ислам, аятолла и то, как оно расползается? Даже малазийки начали носить эти, знаете, яшмаки. Три. Ядерный холокост? Эти старики в Откровении предсказали гибель мира от того, что страны воюют атомными бомбами; они даже вычислили, что начнётся всё на Ближнем Востоке, как сейчас многие думают, потому что какой-нибудь идиот вроде Каддафи может её взять и взорвать.

Она остановилась, указывая пальцами вверх:

— Сколько уже?

— Четыре.

Но в этот момент суровую ветхозаветную атмосферу разрушил голос из громкой связи:

— Говорит второй пилот Дон Хилл. Рассчитываем быть над Блэколлом через 15 минут и посадку через 20.

Ди вскочила и помогла Анне прибрать самолёт, пока его тень снижалась над равниной, поджариваемой солнцем как имбирное печенье. Мы тряско пролетели мимо города, — россыпи жестяных крыш с крикетным полем на одном конце и ипподромом на другом, — как вдруг кабина наполнилась жужжащими мухами. Пассажиры били их свёрнутыми газетами, а мы тем временем сели и остановились у шлакоблочного сарая, где двое подростков, мальчик и девочка, на нас внимательно смотрели. Земля и небо кипели жарой, суля жару

ещё большую. Пусть через Блэколл и не проходил лондонский маршрут, это место всё равно осталось в истории: к стене крошечного терминала была прибита табличка, сообщающая, что это был первый в Австралии аэродром, взятый в управление местной администрацией по плану местного владения.

Дети серьёзно на меня смотрели.

— Как дела? — спросил я.

— Окидоки, спасибо, — ответила девочка.

— Серединка на половинку, — сказал её друг.

Местный агент в широкополой соломенной шляпе откатил от «Фоккера» полную тележку.

— Увидимся, ага? — сказал он Ди и Анне, стоявшим у входа в самолёт.

Всем остальным он крикнул:

— Все на борт!

Через несколько минут мы летели на северо-запад по получасовому отрезку от Элис-Ривер до Лонгрича — ещё жестяные крыши, хилые перечные деревья и ещё один ипподром. Аэродром тут, однако, был куда интереснее: пусть и без движения, но с элегантным маленьким терминалом, яркими садами и маленьким ангаром, на фасаде которого красовались поблёкшие коричневые буквы Q.A.N.T.A.S.

Это было самое сердце владений «Куонтас», — а поэтому главная остановка на старом маршруте, — потому что именно здесь в 1921 году начала работать компания Воздушных услуг Квинсленда и Северных Территорий. Целью юного предприятия было соединить основные узлы Западного Квинсленда, но горизонты расширялись быстро. Спустя всего 12 лет после перевозки первого пассажира (81-летнего скотовода Александра Кеннеди) [289](#) компания открыла международное сообщение с Сингапуром — последнее звено в цепи «Имперских авиалиний». В 1938 году, через 16 лет после перелёта мистера

Кеннеди, компания похвлялась лондонским офисом, правами на посадку в Англии и летающей лодкой «Кууи» класса «Имperiал» под командованием капитана П. У. Линч-Блосса, работавшей на первом маршруте «Куонтас» до самого Саутгемптона.

Я болтал с объёмистым веснушчатым пожилым господином в белой крикетной шляпе и солнечных очках, пришедшим проводить друга. Он сказал, что родился и вырос в Лонгриче, и помнит Хадсона Фиша, Гинти МакГиннесса и Артура Бэрда — механика, который оставил свой маленький гаражный бизнес, чтобы устроиться в фирму.

— Фиш был высокий и худой парень, очень тихий. Говорил всегда мало, но богом клянусь, знал, чего хочет. Я просто пацаном был, но нас всех захватывало то, что они делали. Первым самолётом, что он сюда привёз, был старый британский трёхмоторник «Авро», который они звали «трайпом», с двигателями «Санбим Дяк», думаю, или радиальными «Гномами». Иногда я приносил ему домой лёд для его шкафа «Кулгарди», — лёд таял, вода капала через мешковину и еда была в холоде, — и он давал мне трёхпенсовик. Когда самолёт опаздывал, то в городе нервничали, потому что в те дни происшествия были нередки. Фиш упал только один раз, около Джерихо, но все остальные падали по несколько раз. Фиш даже уволил пилота за постоянные аварии. Это был парень по фамилии Скотт, который писал стихи и играл классику на пианино, его папаша был мастером королевской музыки [290](#) в Лондоне. Субботними вечерами все рабочие с ферм приходили в город пропустить пивка, слышали про этого музыкального поэта и на него задирались. — Старик усмехнулся. — Чего они не знали, так это что он был чемпионом Королевских ВВС по боксу в тяжёлом весе. Скотт может и хорошо играл Бетховена, но ещё он мог отправить в нокаут 18-стоунного стригала, даже не отставив стакан. Ну и летун был выдающийся тоже.

— Ч. У. А. Скотт выиграл гонку из Англии в Австралию в 1934 году, — сказал я.

Он кивнул.

— Тот самый. Победил голландца, тот на втором месте был. Эти пилоты были в Лонгриче большими шишками, и все мы, мальчишки, хотели стать как они. Хадсон Фиш уловил настроение и даже открыл тут лётную школу, но не срослось. Слишком сильная турбулентность. В этой жаре, видите ли, болтает очень жёстко, и это нас, юнцов, пугало; чтобы такое выдержать, нужен особый склад характера. Лонгрич должен был стать колыбелью австралийской авиации, но сейчас, не считая старого ангара, здесь не осталось ничего, что говорило бы о том, что одна из величайших авиакомпаний мира родилась именно здесь.

Он извинился и пошёл к своему другу, человеку ещё старше, регистрировавшемуся на маленькой стойке возле ангара, с видом на сад и никак не прикрытой. На агенте ТАА была шляпа с подвёрнутыми вверх полями. Из-под его очков тёк пот и сбегал по пухлым розовым щекам. Когда он взял мой билет и пробежался карандашом по списку пассажиров, Дон Хилл, наш молодой второй пилот, стоял у него над плечом и тоже смотрел на список.

— Тринадцать, — мрачно сказал он. — Будет один из этих дней.

Рядом стояла беспокойного вида дама в голубом платье. Она прилетела с нами из Брисбена и сказала, что должна была отправиться в Уинтон, до которого лететь 45 минут, но сейчас пилот её пожилого маленького двухместного самолёта ковырялся в двигателе.

— Это «Уокетт» [291](#)?

Она устало улыбнулась.

— Даже и не знаю. Но я бы хотела, чтобы он поднялся. Меня ждут дома к обеду, вся семья встречает. Когда мы взлетим, то пойдём вдоль шоссе Ландсборо — если что-то идёт не так, то просто садишься на дорогу и ловишь попутку.

В Блэколле тоже были мухи, но они ни в какое сравнение не шли со здешними, которые летали по полю атакующими

эскадрильями, пытаюсь уничтожить всё, стоящее на их пути. Сегодня лонгричские мухи, наверное, вдохновившись фильмом с Майклом Кейном в автокинотеатре неподалёку, считали себя пчёлами-убийцами [292](#).

Агент «ТАА» подкатил багажную тележку к самолёту, из которого выпрыгнул рыжеволосый и рыжебородый командир, подошедший к терминалу.

— Угадай что, — сказал стоящий у стойки регистрации Дон Хилл. — У нас тринадцать.

— Для меня тринадцать всегда было счастливым числом, — ответил командир, взглянув сперва на часы, а потом на «Фоккер», который заправлял юноша с маленькой пыхтящей мотопомпой. Голубой выхлоп двигателя насоса смешивался с дрожащим от жары воздухом над перроном, придавая ему цвет и очертания. Агент исчез в багажном отсеке, стук откуда сообщал, что он там расставляет груз и багаж. Потом он вылез, юноша отсоединил помпу и утащил её визгливым маленьким трактором.

— Поехали, — сказал капитан.

— Все на борт на Блэколл, Шарлевилл и Брисбен! — крикнул агент.

Ди и Анна ждали нас у двери:

— И снова добро пожаловать в небесный «Ритц», — сказала Ди. — Вы, должна я сказать, жадны до наказания.

Мы с воем покатались к торцу полосы, с которой началось громкое предприятие Хадсона Фиша, Гинти МакГиннеса, Артура Бэрда, Лестера Брейна, молодого Скотта и всех остальных. Когда «Фоккер», яростно дрожа, начал разбег, я думал, понимали ли они, что новости об их первых достижениях достигли Лондона, заполнив даже душевные коридоры Уайтхолла. Когда сэр Сэмюэль Хор пытался убедить скептиков в кабинете министров и враждебно настроенное казначейство, что у гражданской авиации есть будущее, он

приводил в пример именно «Куонтас».

Он написал для правительства серию докладов. Первый, задавший тон всем остальным, гласил: «Несмотря на примитивные машины, исключительно дневные полёты, отсутствие радиосвязи и прогнозов погоды, исключая редкие телефонные звонки от владельца гаража в Шарлевилле, полёты выполняются достаточно надёжно, чтобы компания получила контракт на перевозку почты».

Когда мы взлетели, я болтал с сухощавым, аккуратного вида человеком, сидящим через проход. Он сказал, что мне стоило бы посмотреть на Лонгрич во времена Корейской войны:

— Шерсть продавалась по фунту стерлингов за фунт и всех фермерских дочек отправляли заканчивать школу в Европу. В амбарах стояли сожжённые «Мерсы», как сейчас в Аравии: парень разбивал свою машину, и если он от неё мог уйти на своих ногах, то покупал следующую. Никто больше тут не делает таких денег, но жить тут всё ещё хорошо. Мы тут пьём от души. Пару лет назад на Дамский день парень так надрался, что упал в костёр. Его вытащили пылающего, как факел, и потушили пивом. С ним всё было в порядке и продолжил накачиваться, но ночью упал с того дерева, на котором спал, и сломал ногу.

Качаясь, мы плюхнулись в Блэколле. Мой попутчик вышел, а все остальные спустились размять ноги, но агент дал нам всего минуту:

— Все на борт «Фоккера», дамы и судари! — прокричал он, и вскоре мы неуверенно поднимались в горячее дымчатое небо к Шарлевиллу — предпоследней остановке моего путешествия.

Кобхэм пролетел этим маршрутом шестьюдесятью годами раньше. В Лонгриче «были штаб Авиа-маршрута Q.U.A.N.T.A.S [sic! — авт.] и, более того, маленький самолётостроительный завод, где строили аэропланы того же типа, что и наш, по лицензии компании «Де Хэвилленд». Потом он пересёк большой лес и в сумерках сел в Шарлевилле перед «воодушевлённой толпой, многие из которой проехали

на автомобилях по лесным тропам сотню или две миль, чтобы увидеть нашу машину».

На смену хижине, где вспотевшим пассажирам лондонской авиалинии подавали горячий чай и сэндвичи с тушёнкой, каждый размером с Библию, пришёл маленький душный терминал с табличкой, посвящённой перевозке Хадсоном Фишем Александра Кеннеди из Шарлевилла в Клонкарри в 1922 году. Здесь Ди и Анна нас покинули, уйдя с чемоданчиками в руках и ненадолго остановившись поговорить со своими сменщицами — более старшими и опытными бортпроводницами, которых, похоже, поставили на подмену с реактивных рейсов между штатами. Пассажиры ждали снаружи в тени баухинии. Подтянутый и мускулистый мужчина лет шестидесяти с чем-то сказал:

— У неё милые цветы, сиренево-белые, но сейчас она выглядит чахлой. От возраста, думаю. Он всех нас берёт, в конце концов.

Я тоже сидел под баухинией и смотрел в «Вестник “Имперских авиалиний”», который в феврале 1937 года гордо сообщил, что «девять Капитанов “Имперских авиалиний Куонтас”, компании, в партнёрстве с “Имперскими авиалиниями” работающей на участке Сингапур — Брисбен англо-австралийского маршрута, все вместе налетали примерно 5 000 000 миль, или расстояние, равное двумстам кругосветным путешествиям по экватору». И добавляла: «Некоторым показателем большой привлекательности авиалинии Сингапур — Брисбен служит то, что представители 22 держав, имеющие на всех 71 профессию, занятие или призвание, прибыли в Австралию или выехали из неё воздушными лайнерами “Имперских авиалиний Куонтас” с 7 апреля 1935 года, когда открылось пассажирское сообщение». Среди них были, как согласно заметке, судьи, адвокаты, каучуковые плантаторы, авиаторы, скотоводы, геологи, оптики, управляющие и артисты цирка, кинематографисты, радиоинженеры и специалисты по дорожному движению.

Кобхэм, проведя здесь ночь, заметил, что самолёт взлетел из Шарлевилла «в потрясающем облаке красной пыли, поскольку аэродром стоит на голой красной почве, не имея

нисколько дёрна». Сейчас «Фоккер», отправившись куда менее заметно, набирал высоту прочь от уютного, полного деревьев города курсом через реку Мараноа на Брисбен и, наконец, в последний пункт Восточного маршрута «Империял». На руке моей соседки, маленькой и аккуратной темноволосой женщины с ясными зелёными глазами, был браслет с подвесками. Среди дюжины разных предметов, болтающихся на нём, я заметил крошечную золотую летающую лодку. Когда я спросил о ней, она улыбнулась и призналась, что стала поклонницей летающих лодок в детстве, когда летела из Роуз-Бей в Сиднее в Брисбен на почтенном крепыше «Куонтас» под названием «Кориолан». Я сказал, что впервые поднялся в воздух именно на том самом самолёте, и мы разговорились с непринуждённостью старых друзей. Слушая, с каким удовольствием она вспоминала своё путешествие, я понял, как у тридцати 20-тонных «Эмпайров» постройки братьев Шорт в Рочестере получилось так крепко завоевать симпатии своих пассажиров — и почему, когда «БОАК» вывела их из эксплуатации в 1947 году, на всех маршрутах царил траур.

Если взглянуть назад, то годы превратили «Эмпайры» в чайные клиперы своей эпохи — суда столь совершенно грациозные и элегантные, что они пробуждают ностальгию даже среди тех, кто слишком молод, чтобы их застать лично. Сейчас они стали синонимом «Империял» — стоит упомянуть авиакомпанию, как все кругом заводят разговор о лодках.

Часть их обаяния была, конечно, в том, что они были дома в двух стихиях в равной степени. Многие из их оснащения было морским: две палубы, убираемые кнехты и носовые швартовые отсеки, оснащённые ящиками с плавучими якорями, баграми и снастями; под палубами трюмные помпы, даже мачты с марсовыми огнями. Их строили корабельщики, спуская на воду, со всеми традиционными ритуалами по такому случаю, по смазанным китовым жиром слипам в Медуэй. «Эмпайр» шёл по бурной воде как катер, а потом чудесным образом мог оставить её, когда четыре 740-сильных двигателя «Бристоль Пегас» с наддувом возносили его со скоростью 950 футов в минуту (с большим шагом винтов) и давали крейсерскую скорость в 200 миль в час.

Старые лодки любили и за их обильное оснащение. «Кориолан», когда мы на нём летали, был в военной отделке, знаменитые кровати сняли и обстановка, как мы вспоминали, была весьма спартанской. А вот довоенные машины — совсем другое дело. Ни она, ни я их не видели, но прекрасно о них знали и, как историки восстанавливают тонкости жизненного уклада забытой цивилизации, рассуждали о том, что пассажиры до Австралии ехали с вокзала Ватерлоо в Саутгемптон в особом пульмановском вагоне с розовыми абажурами ламп и надписью «Имперские маршруты “Имперских авиалиний”» снаружи под крышей. Затем флотилия быстрых баркасов доставляла их к самолёту, ошвартованному в проливе Солент. Вход на верхнюю палубу «Эмпайров» пассажирам был запрещён. Туда вёл металлический трап из носового швартового отсека, а размещались на ней кабина, радиорубка и, ближе к корме, просторный кабинет со столом бортинтенданта.

На летающей лодке было 16 спальных мест в Переднем курительном салоне, Среднем салоне (расположенном за кухней, где стюард, надевая колпак шеф-повара, готовил еду), Кормовом салоне и на легендарной Прогулочной палубе, где днём люди прогуливались, общались, наслаждались видами и шутили о том, что они на борту маленького летающего лайнера «Кунард». По утрам матрасы и постельное бельё убирались в потолочные рундуки. Бортинтендант, чей личный трап вёл в кладовую внизу, должен был после ужина спуститься и помочь с устройством постелей.

Я сказал Антее, — моей соседке, — что мы с сестрой помогали стюарду «Кориолана» мыть посуду. Она ответила, что помогала мыть посуду после завтрака и готовить утренний кофе, подаваемый с шоколадным тортом и мороженым в глубоких блюдах. Мы говорили об опьяняющем восторге взлёта и вспомнили, что когда давали взлётный режим и волна от носа заливала иллюминаторы пенистой зелёной водой, казалось, что сидишь в подводной лодке, всплывающей из глубин, а потом чудесным образом, — и очень медленно, — дальше в воздух. Капли летели с фюзеляжа дождём так, что поверхность воды внизу, казалось, поливают из душа.

Капитан, с которым летала Антея, курил вонючую трубку в форме головы бизона и спрашивал у её отца совета, во что вложить деньги. Мой капитан ругался, как морской волк и мрачно пил в Новой Каледонии. Они были необычными людьми, которым, подобно их кораблям, нужно было одинаково хорошо чувствовать себя и в воздухе, и в воде. Пилоты летающих лодок «Империял» переучивались на гидро-авиацию на реке Хэмбл у залива Саутгемптон-Уотер, где, согласно лондонской «Таймс», курсанты «должны изучить, как управляться со своим судном среди дау, грузовых пароходов, танкеров и лайнеров, могущих оказаться в месте посадки». Обязанности сухопутного пилота, которому нужно было просто развернуться против ветра и взлететь, были, в сравнении, сущей мелочью. Командир летающей лодки «сперва должен отшвартоваться или поднять якорь, водить своё судно по воде (иногда против ветра в одном направлении и против течения в другом) пока его двигатели не прогреются, а если погода суровая, то уравновесить лодку плавучим якорем на каждом развороте».

На Хэмбле пилоты должны были освоить парусные ялики и быстрые моторные баркасы, потом маленькую амфибию «Катти Сарк» [293](#) и, наконец, трёхмоторный «Рангун» [294](#), учившись управлять им с чутьём и точностью шкиперов портовых буксиров. Также они слушали лекции на берегу — о вязании узлов, буксировке, спасении на водах и использованию адмиралтейских морских карт.

Антея вспомнила, что для развлечения юных пассажиров стюард размотал рулон туалетной бумаги из иллюминатора кухни, отчего подвыпившие взрослые удивлённо вытаращились и схватились за головы. Я сказал, что я видел вылетающими из кухонного иллюминатора только картофельные очистки и пустые консервные банки. Наш стюард сбрасывал весь свой мусор на тысячи футов вниз, в море.

Предметы выбрасывали и из легендарных «Клиперов» постройки «Боинг», принадлежавших «Пан Американ», конкуренту «Империял». В 1937 году пассажир, летевший из Нью-Йорка на Бермуду, сообщил, что «время от времени

штурман открывал люк и выбрасывал блестящий сосуд, наполненный алюминиевым порошком. От удара о воду сосуд разбивался и порошок, сиявший на волнах, сообщал штурману ветровой снос, который тот аккуратно вносил в свои приборы. Время от времени нас просили соблюдать тишину, когда брались пеленги при помощи секстанта.

Дверь в помещение экипажа была открыта всю дорогу и мы видели загорелых людей в белой форме, согнувшихся над картами в комнате, весьма напоминавшей штурманскую рубку дирижабля. Сейчас подали еду — настоящий обед с курицей, с салфетками и столовым серебром. Вышел капитан и пообедал за своим столом поблизости».

Автор вернулся в Нью-Йорк на борту «Эмпайра» «Кавалер» «Имперских авиалиний», отметив, что «на этом английском корабле много новшеств, и мы нашли его даже более просторным, чем клипер. Его верхняя палуба отведена экипажу, так что, в отличие от клипера, пассажиры не могут наблюдать управление кораблём. На “Кавалере” для желающих тоже есть прогулочная палуба».

Он не рассказал, чем его кормили, но в случайном меню с такого же самолёта «Корсар» были паштет из фуа-гра или грейпфрут, жареный цыплёнок, бычий язык, йоркская ветчина, русский салат, зелёный салат, персики под соусом «Мельба» 295, золотой инжир, три вида сыра, тост «Империял», печенье, десерты, засахаренные фрукты и кофе. На каждой лодке также был маленький, но впечатляющий винный погребок, расположенный к хвосту от курительного салона.

Вскоре после путешествия анонимного американского корреспондента «Кавалер» потерпел крушение в Северной Атлантике, погибли трое, а десять выживших провели в воде десять часов, пока их не спас проходящий танкер. Мы с Антеей вспомнили чувство безопасности, которое нам давала наша лодка: пусть и сделанная из клёпаного листового металла, как ледокол, в небе она казалась лёгкой, как будто из перьев. То, что что-то может пойти не так, нельзя было и представить — однако «Кавалер» был не единственной погибшей лодкой класса «Эмпайр». «Козерог» упала во Франции (на первом

беспересадочном рейсе в Австралию), «Кальпурния» у Хаббинии в Ираке, «Царедворец» в Афинах, «Капелла» в Джакарте, «Челленджер» в Мозамбике, «Созвездие Лебеда» в Бриндизи и «Центурион» в Калькутте; «Куронг» затонула, а «Коннемара» сгорела и затонула, когда при её заправке взорвался лихтер-бензовоз [296](#).

На «Фоккере» нам подали кофе с пирожным. Антея задремала. Я посмотрел на часы — до Брисбена 35 минут. Я сидел, полусонный, и размышлял о феномене «Империял» — призраке, за которым я гонюсь по всему свету. Когда «Имперские авиалинии» объединили с «Бритиш Эйруэйз» в «БОАК», Компанию британских заморских авиасообщений, 1 апреля 1940 года, активы нового предприятия включали 3 600 сотрудников, 109 зарубежных станций и 77 самолётов (было бы больше, но два великих «Хэндли Пейджа 42» уничтожил мартовский штормовой ветер в лётном клубе у Бристоля; «Ханно», старый любимец капитана Твиди, сложился как карточный домик, а «Геракла» снесло на забор из колючей проволоки и он остановился, изрезанный в лохмотья, на свекольном поле). В дни своего расцвета «Империял» была одним из самых внушительных и прославленных международных концернов, но в этом была некоторая странная двойственность — вероятно, неизбежная, если учесть, что предприятие, использовавшее самые передовые технологии двадцатого века, управлялось, как оказалось, руководством, рождённым и укоренённым в веке девятнадцатом; эти мужчины были наполовину влюблены в паровозы и лошадей. Потрясённый лорд Рейт познакомился с их эдвардианским мирком, когда он в 1938 году оставил Би-Би-Си, чтобы стать управляющим директором «Империял», и в первое своё рабочее утро на новом месте пришёл в помещения ещё более потрёпанные, чем мастерская ист-эндского [297](#) портного.

«Меня привезли к двери старого мебельного склада за вокзалом Виктории. Это были “Имперские авиалинии” — так гласила табличка на стене. Внутри было несколько стоек и багаж на полу, стояло несколько человек. Очевидно, кассы. Я спросил у молодого человека за одной из стоек, где главный офис. Он

указал на тёмную и узкую лестницу и сказал: “Наверх, туда”. Кабинет управляющего директора? “Думаю, на третьем этаже”, — сказал он. Поднявшись туда я прошёл по коридору, столь же тёмному и узкому, меж деревянных перегородок, вглядываясь в двери и думая, с какой начать. А вот и она кусочек бумаги, где написано “Управляющий-Директор”. Из Дома Радиовещания — в такое.

Первым решением, которое от меня потребовали, было показателем всего прочего, что со мной случилось. Одобрю ли я трату 238 фунтов стерлингов на туалеты для пассажиров в Кройдоне?».

Мы подходили к Игл-Фарм сквозь высокое дымчатое облако. Солнце сверкнуло в реке, а спокойный и безветренный Тихий океан в его свете блестел золотой парчой. Теперь моё настроение стало праздничным и я хотел шампанского. Антея жила в Сиднее и до её рейса был ещё час — как раз разделить со мной бутылку в аэропортовом баре. Мы выпили за завершение моего путешествия и за всех в мире занудных любителей летающих лодок. Она пригласила меня в гости, если я когда ещё буду проездом. Её мужу, юристу и частному пилоту-любителю, тоже нравились летающие лодки. Я объяснил, что мне нужно спешить домой на конфирмацию моего сына в соборе Св. Павла. Если 747-й прибудет по расписанию, то у меня будет пять часов, чтобы туда добраться. Она предупредила, что пять часов, в свете перелёта из самого Брисбена — весьма малый запас; погода, встречные ветры и технические неисправности легко могут их съесть. Я ответил, что весьма крепко об этом думаю.

Пришло время её рейса. Мы допили бутылку и, прежде чем пройти на посадку, она меня поцеловала со словами «За наши прошлые дни».

Ну, сейчас они уже позади меня, просто слова в блокнотах, голоса в голове, сорочий улов мимолётностей, простирающихся на полвека назад и даже дальше. На рулении в Игл-Фарм я обернулся, чтобы бросить последний взгляд на «Южный крест», но из-за какой-то проделки солнца и тени «старый автобус» Кингсфорд-Смита стал рассеиваться, как привидение,

пока не исчез в яркой вспышке отражённого света.

Эпилог

После нескольких недель лазания по маленьким самолётам 747-й «Британских Авиалиний» «Город Абердин» казался просторным, как бальный зал. Четыре гигантских турбореактивных «Роллс-Ройса RB 211» грохочуще взвыли на взлёте из Игл-Фарм в тёплое и влажное предвечерие и самолёт повернул на юг, к Сиднею. Его маршрут домой напоминает сокращённый вариант моего путешествия сюда, с остановками в Сингапуре, Куала-Лумпуре и Маскате. Я посмотрел на часы: три с минутами, мы идём чётко по графику. Что ж, пока всё хорошо, подумал я, и чуть расслабился.

Жизнерадостная кареглазая девушка из Сомерсета подала нам чай, сэндвичи и кусочки шварцвальдского вишнёвого торта. Когда она собирала мусор, мы начали снижение, пройдя мимо огромного, похожего на вешалку, моста и Оперного театра возле него, стоящего сюрреалистическим ковчегом, принесённым морем. В аэропорту имени Кингсфорд-Смита была смена экипажа и случилась задержка, пока наземные техники заменяли один из трёх бортовых приборов инерциальной системы навигации. Я вспомнил, что когда Кобхэм прибыл в Сидней, его встретила «рекордная толпа в шестьдесят тысяч человек» и банда драчливых фоторепортёров, грызшихся между собой с таким остервенением, что «слышен был треск их штативов, ломавшихся в толчее» (он остановился в гостях у губернатора Нового Южного Уэльса, сэра Дадли де Чейра, а потом полетел в Мельбурн, где они с Уордом «были удивлены видом толпы по меньшей мере в полтораста тысяч», рёвом встретившей их посадку).

Нас позвали обратно на борт. Стюард сообщил:

— Дамы и господа, новое оборудование установлено и включено, но нам нужно подождать ещё 20 минут, пока оно прогреется.

Двигатели запустили через полчаса, на закате. Мы взлетели над Тихим океаном, набрали высоту в дымно-красном небе и несколько минут гарцевали вдоль берега, пока не повернули вглубь континента над переплетением приливных ручьёв с перекинутыми через них мостами, сделанными как будто из деталей конструктора «Меккано».

После обеда, — коктейль из креветок, обжаренный на сковороде стейк из бараньей вырезки, вкусно фаршированной грибами, — свет в салоне приглушили и показали фильм с Дадли Муром, но спустя несколько минут я потерял нить сюжета и вместо этого слушал сначала старый рок-н-ролл, а потом «Хвалу Господу» Верди. Командир остановил музыку, чтобы предупредить нас о приближении к зоне турбулентности.

— Там наверху погоду устроили, — сказал он, пока мы тряслись сквозь плотные тучи и дождь. Он мигал посадочными фарами, проверяя условия по курсу, как водитель мигает дальним светом, чтобы рассмотреть приметы вдаль. Стюард принёс мне стаканчик кофе и сказал, что мы идём по внешнему краю тропического циклона «Джо».

У «Фердинанда» появился клон! Я это отлично понял, когда мы проплывали над Тиморским морем к Бали (проскользнувшим внизу, неразличимым в темноте) и Сурабаю (пройденную слишком далеко, чтобы стюард обратил внимание). В полночь по сиднейскому времени в паре тысяч футов ниже нас промчался туда, откуда мы вылетели, 747-й «Эйр Индия», сверкающий, как рождественская ёлка. Когда мы снижались к аэропорту Чанги над Суматрой, я подсчитал, что сейчас мы опаздываем на час сорок. 747-й приткнулся носом к огромному терминалу подобно буксиру, швартующемуся у стеклянного океанского лайнера, и старший бортпроводник сказал:

— Пожалуйста, не уходите далеко от вашего выхода на посадку «Браво 21». Стоянка в Сингапуре всего 45 минут.

Однако из-за дополнительного груза и багажа она растянулась на 65 минут. Короткий участок до Куала-Лумпура мы прошли с грозой, весело сверкающей и грохочущей вдалеке по левому

борту. Туда мы прибыли под ливнем с опозданием на два часа, и капитан предупредил, что задержка увеличится, потому что наземные техники меняют лопнувшее стекло посадочной фары.

Через полчаса он сказал:

— Извините за задержку. Нам не хватает одной детали, металлического крепления, чтобы держать новое стекло. Им приходится сочинять её специально для нас.

Я представил матерящихся малазийских кузнецов, с лихорадочным стуком молотков придающих оловянным чушкам нужную нам форму. Когда мы наконец взлетели, задержка увеличилась до трёх часов. Если в Маскате всё будет хорошо, а на трассе М4 до Лондона не будет пробок, у меня всё останется пара часов, чтобы добраться из Хитроу до Святого Павла.

На ужин были рулетики из копчёного лосося с медальонами из телятины или куриная грудка в сливочном соусе с паприкой, но я уже видеть не мог еду и вместо этого смотрел на карту маршрута. За шесть с половиной часов этого сегмента мы пролетим над Бенгальским заливом, мимо Никобарских островов к Мадрасу, потом к Бомбею и, над Аравийским морем, до Маската. Много позже я поднял шторку иллюминатора и обнаружил, что мы летим сквозь удивительную индийскую ночь, полную созвездий замёрзших фейерверков, иные так близко к 747-му, что, казалось, он вьёт нить своего полёта прямо сквозь них. Умирающие звёзды пролетали по параболам сквозь стоящие на месте, как трассирующие пули; наверху движение метеоров было ещё плотнее, чем самолётов, скопившихся в тумане над Хитроу в час пик.

На заре мы подошли к скалистому серому берегу Омана. Уборщики международного аэропорта Сеэб пронеслись саранчой, заставляя разминающих ноги пассажиров запрыгнуть в свои кресла, пока они не закончили подметать. Один из уборщиков улыбнулся мне и сказал:

— Доброй ночи!

«Тристар» «Галф Эйр» позади нас запустился и с воем откатился от башмаков. Мы последовали за ним почти сразу. Завтрак подали высоко над Дубаем: свежие дольки грейпфрута и блинчики с королевской макрелью в сливках под сырным соусом. Затем мы устроились поудобнее на последний и самый длинный сегмент перелёта, восемь часов и десять минут.

Жара под нами вскоре уступила место облачности, которая лишь ненадолго рассеялась над Балканами. Перед тем, как она снова сомкнулась и окончательно скрыла пейзаж, я увидел, как по белой, как лёд, долине едут три танка. Вдруг танки поднялись в воздух и строем вылетели из долины. Тридцать четыре часа без сна и мои глаза начали фокусничать. Небо внезапно заполнилось колючими точками, но все они были снаружи, так что я закрыл шторку и заказал очень крепкую «Кровавую Мэри».

Мы вырвались из обложной облачности над Ричмондом, моим родным городом, серым зимним днём, и всё ещё опаздывая на три часа. Жена, выглядящая сногшибательно и бурлившая новостями, отвезла меня домой переодеться на скорости значительно больше разрешённой правилами. До собора Святого Павла мы взяли такси и были на месте всего за пять минут до начала службы. Сын приехал туда прямо из школы, сотни лет связанной с великим собором Рена [298](#), благодаря чему её учащиеся традиционно проходят конфирмацию именно здесь, на службе под руководством лорда-епископа Лондона.

Мы поспешили вниз, в крипту, полную родителей, друзей и учителей. Мальчиков, которых держали за занавесом за сценой, видно не было. Епископ в полном облачении прошёл по проходу в сопровождении почётного караула из капелланов в шелках. Настоятель прочёл из Книги пророка Иезекииля: «И окроплю вас чистою водою, и вы очиститесь», но опустил окончание стиха, «от всех скверн ваших, и от всех идолов ваших очищу вас» [299](#), что вызвало бы громкий и неприличный хохот 14-летних кандидатов. Школьный капеллан прочитал из св. Луки, епископ подтверждал мальчиков и, после гимна проскомидии, евхаристической молитвы, Санктуса и гимна благословения, родителей пригласили присоединиться к их

отпрыскам на первом причастии. Мы прошли вперёд и я увидел своего сына. Он улыбнулся:

— Здорово, нудила, — сказал он. — Ты всё-таки успел.

Мы преклонили колени, когда епископ Лондонский, по слухам один из любимых церковников миссис Тэтчер, совершал обход с вином. Его взгляд, когда мы пересеклись глазами, был холоден, а вид злобен. Я ответил тем, что поднял свои глаза, ужасно переполненные лопнувшими сосудами, прямо на него, за что был наказан немедленным отъёмом потира. Он передал чашу дальше, но у улыбающегося круглолицего капеллана тоже был потир, так что я испил вина из него.

Через четверть часа, когда органист играл воодушевляющую токкату Эжена Жигу, мы вышли из собора. Сквозь облака пробилось солнце и залило Лондон милым бледным светом цвета шампанского, который смыл последние тени моей усталости. Внезапно я почувствовал себя таким здоровым и счастливым, как никогда в жизни. Симпатичный маленький лайнер «Бритиш Аэроспейс 146» с четырьмя приглушёнными турбинами «Авко Лайкоминг», шумевший не громче раковины, прислонённой к уху, прошёл над собором и направился вдоль реки вверх к Вестминстеру. Я бросил на него кратчайший взгляд, а потом пошёл за остальными в такси и попросил водителя отвезти нас домой.

1 Сравнительно небольшое грузовое судно, ходящее без регулярного расписания и установленного маршрута, собирая подвернувшиеся заказы на доставку грузов; нередко старое и неухоженное. С распространением контейнерных перевозок и усилением юридического давления их количество сильно сократилось.

2 Сэр Лесли Брайан Фристон (Sir Leslie Brian Freeston, 1892–1958) — британский колониальный чиновник. Возведён в рыцарское достоинство 01.01.1945.

3 «Выжиматели ветра» — многомачтовые торговые парусники XIX века со сложным парусным снаряжением, чьей основной

задачей была скорость, в которой они до 1880-х годов конкурировали с пароходами. К ним относятся, например, «чайные клиперы», включая знаменитый «Катти Сарк», отреставрированный и музеефицированный в 1950-е годы, по слухам — под влиянием одноимённой повести 1944 года советского писателя-фантаста и учёного-палеонтолога Ивана Ефремова. Это произведение достигло Англии, где в 1952 году было организовано общество сохранения корабля, собравшее немалые пожертвования на реставрацию. С 1954 года установлен на вечную стоянку в Лондоне. Уже в качестве музея в 2007 году судно пережило серьёзный пожар, но было снова восстановлено и открыто для посещения в 2012 году.

4 Член (Member) — младшая из пяти степеней ордена Британской Империи.

5 Сэр Ноэл Пирс Кауард (Sir Noël Pierce Coward, 1899–1973) — британский драматург, композитор, режиссёр, актёр и певец. Возведён в рыцарское достоинство в 1967 году.

6 «Колодцы Рутба». Город Ар-Рутба в Ираке. В 1930-е годы — промежуточный пункт восточных маршрутов «Имперских авиалиний» и KLM.

7 Сейчас — Ситуэ, столица штата Ракхайн в Мьянме (быв. Бирме)

8 Название Джакарты в 1619–1949 гг.

9 Управление гражданской авиации Китая (CAAC, Civil Aviation Administration of China; палл.: Чжунго Миньйон Ханконьцзы) — государственное агентство-регулятор, китайский аналог Росавиации, FAA или EASA. С 1952 по 1991 г. также было национальным авиаперевозчиком и монополистом в гражданской авиации. В этом качестве УТАК скорее сочетало функции Министерства гражданской авиации СССР и «Аэрофлота» 1950-х..80-х гг. Хотя в 1991 г. УТАК разделили на 6 авиакомпаний, его наследницей как национального перевозчика стоит считать «Китайские авиалинии» — «Эйр Чайна» (кстати, до сих пор сохраняющую ливрею, похожую на раскраску самолётов «Аэрофлота» 1960–80-х гг.). «Плохо

обслуженный «Ил»» здесь — Ил-18П.

10 Так у автора. Аэропорт Гуанчжоу-Байюнь (CAN/ZGGG). «Байюнь» в этом случае действительно переводится с китайского как «белое облако».

11 Одна из двух в мире естественных ледовых горных трасс, расположена в Швейцарских Альпах около деревни Креста между городами Санкт-Мориц и Челерина. Оборудована в 1884 г., используется для скелетона и тобоггана.

12 BOAC, British Overseas Airways Corporation (Британская корпорация заморских воздушных сообщений). Британский национальный авиаперевозчик с 1940 по 1973 год, наследница «Имперских авиалиний» и предшественница «Британских авиалиний». В переводной литературе сокращённое название традиционно транслитерируется или остаётся в латинице, а не переводится. «Стремительная птица», Speedbird («спидбёрд») — стилизованное изображение летящей птицы, один из логотипов и позывной «Британских авиалиний» до настоящего времени.

13 Репортёр лондонской газеты «Ивнинг Стандарт».

14 Это определение приписывается нидерландскому авиаконструктору и пионеру авиации Антони Фоккеру, чьи собственные самолёты спустя пару лет после этой шутки перестали быть передовыми.

15 Патрик Грэм Твиди (Patrick Graeme Tweedie, 1902–1990) — пилот «Имперских авиалиний» и Королевских ВВС.

16 Энтони Иден (Robert Anthony Eden, 1897–1977) — министр иностранных дел Великобритании в 1935–38, 1940–45 и 1951–55 гг., премьер-министр в 1955–57 гг.

Барбара Хаттон (Barbara Woolworth Hutton, 1912–1979) — американская светская львица и благотворительница, наследница магната Фрэнка Вулворта.

Гарри Гордон Селфридж (Harry Gordon Selfridge, 1858–1947) — британец американского происхождения, основатель

лондонского универмага Selfridges, один из людей, заложивших основы современной розничной торговли. Ему приписывается фраза «Клиент всегда прав».

17 Фримен Уиллс Крофтс (Freeman Wills Crofts, 1879–1957) — ирландский инженер-железнодорожник и автор детективных романов, очень популярных в 1920–30-е годы, но потом забытых. Его персонаж — инспектор Джозеф Френч. Крофтс отличался тщательнейшим планированием своих работ и обилием железнодорожной тематики в них.

18 Маунтбеттены — британская аристократическая династия, ветвь немецкой династии Баттенбергов. Принц-консорт Филипп Эдинбургский, супруг королевы Елизаветы Второй, взял фамилию Маунтбеттен при вступлении в брак, поскольку был натурализованным, а не урождённым британским подданным, но его родителями были немецкая принцесса Алиса Баттенбергская и первый маркиз Милфорд-Хэйвен. Бывшего принца Эндрю, младшего брата короля Карла III (бывшего принца Чарльза), решением последнего лишённого в конце октября 2025 года всех титулов и привилегий, зовут Эндрю Маунтбеттен-Виндзор.

Сэр Чарльз Спенсер Чаплин (Sir Charles Spencer Chaplin, 1899–1977) — английский (не американский!) киноактёр, кинорежиссёр и композитор, более всего знаменит комедийными ролями в фильмах 1910–50-х гг.

Фред Астер (Fred Astair, 1899–1987) — американский танцовщик, хореограф, актёр, музыкант, певец, «отец киномюзикла».

Мари Ллойд-младшая (Marie Lloyd Jr., урождённая Мари Матильда Виктория Куртенэ, 1888–1967) — британская актриса и композитор, дочь «королевы мюзик-холла» Мари Ллойд (Матильды Элис Виктории Вуд, 1870–1922).

Фейсал бин Абдулазиз Аль-Сауд (1906–1975) — король Саудовской Аравии в 1964–75 гг. Первый саудит, посетивший Великобританию с официальным визитом (1919). С 1926 года — вице-король Хиджаза, с 1931 — член Совета Четырёх и

министр иностранных дел при короле Абдулазизе. 23 сентября 1932 г., зачитав декрет от имени своего отца во дворце Аль-Хамидия в Мекке, формально объявил о переименовании Королевства Хиджаз-и-Неджд в Королевство Саудовская Аравия.

19 Игра слов: «сателлит» в этом случае — вынесенная часть здания терминала аэропорта, а в общем смысле — спутник, в том числе космический (но не первый советский — «Спутник-1», запущенный 4.10.1957, во всём мире называют Sputnik).

20 Дастин Хоффман (Dustin Hoffman, р. 1937) — американский актёр театра, кино, телевидения и озвучания, продюсер, кинорежиссёр. Был суперпопулярен в 1970–90-е гг. Обладатель шести премий «Золотой глобус», трёх премий BAFTA, двух «Оскаров» и других значительных профессиональных наград. Российским зрителям лучше всего известен по роли Рэя Бэббитта в фильме Барри Левинсона «Человек дождя» (1988), где он и Том Круз сыграли главные роли, и в амплуа Берни Факера в фильмах «Знакомство с Факерами» (2004) и «Знакомство с Факерами 2» (2010). По состоянию на 2025 год продолжает сниматься и озвучивать анимационных персонажей.

21 Именно джем, не варенье. У «русского» варенья, «английского» джема и «немецкого» конфитюра суть одна, но различаются технологии приготовления и консистенция, чем дальше, тем плотнее. Варенье текучее и содержит целые плоды или их крупные части; джем хорошо намазывается и нетребователен к целости плодов, а в конфитюре сиропная часть плотная и сильно желеобразованная, хотя и не так, как «коробочный» мармелад.

22 Красные бригады (Brigate Rossi, BR) — итальянская левацкая экстремистская и террористическая подпольная организация, основана в 1970 году студентом Ренато Курчо, его подружкой Маргеритой (Марой) Каголь и потомственным коммунистическим активистом Альберто Франческини. Официально прекратила существование в 1988-м, но отдельные акты насилия под этой «вывеской» происходили до середины

2000-х гг. Имела до 25 000 членов, союзниками были немецкая «Фракция Красной Армии» (Rote Armie Fraktion) и французская «Прямое действие» (Action directe). Леворадикальные (в Италии, Франции, Западной Германии) и националистические (баскская ЭТА и каталонская «Свободная земля» в Испании, ирландская ИРА в Великобритании и Ирландии) террористические группировки были в 1970–80-е гг. главной «головной болью» западноевропейских полицейских, спецслужб, политиков разного уровня и родителей подростков. Это упоминается, например, в некоторых романах Фредерика Форсайта и Тома Клэнси, хорошо известных российским любителям остросюжетной литературы. В наши дни все европейские левацкие движения выродились в активистов, митингующих по всяким поводам или на камеру поливающих супом и нечистотами экспонаты крупных музеев; за последнее их обычно прямо на месте или вскоре после арестовывают, как простых хулиганов, и выписывают крупные штрафы.

23 Дорожный чек — именное платёжное средство, предназначенное для обмена на наличные деньги. Появились в 1772 г., распространились в конце XIX века, с 1874 года как «циркулярные записки» туристической компании «Томас Кук» («Есть за границей контора Кука, и если вас одолеет скука и вы захотите увидеть мир...» — именно её упоминал советский литератор Самуил Маршак в первых строчках сатирической антирасистской поэмы «Мистер Твистер»), а с 1891 года — как «чеки путешественника» компании «Американ Экспресс», которая их в основном и выпускает, также этим занимаются другие крупные банки. В XX веке, особенно во второй его половине, были весьма распространены; свои варианты, как для загранпоездки, так и для внутреннего употребления, были в СССР и РФ. Главное достоинство — привязка к личности человека, на чьё имя они выданы, поэтому их сравнительно просто восстановить при утрате и они непривлекательны для грабителей. Ещё ими можно было расплатиться в гостиницах и заведениях с получением сдачи в местной валюте. По-прежнему существуют и принимаются, но утратили популярность к середине 2000-х гг. после массового распространения дебетовых банковских карт и электронных безналичных платежей. «Банко ди Санто Спирито» — «Банк Святого Духа», до

конца XIX века принадлежал Ватикану, будучи основанным в 1605 г. папой Павлом V. До слияния в 1992 г. с «Банко ди Рома» был старейшим банком Рима, а также первым публичным депозитным банком и первым центральным банком мира.

24 Галабия, джеллаба, джелабия, дишдаша — арабская и берберская одежда, закрытый балахон или халат до пят с рукавами и карманами. Есть незначительные региональные различия.

25 Дойчмарка — валюта Германии (здесь — Западной Германии, 1949–1990) до введения евро. Эскудо — в этом случае португальская валюта (до введения евро)

26 В оригинале Father Christmas (дословно «Отец Рождество»), которого переводят как «Рождественский Дед», если нужно чётко развести этого персонажа с другими образами рождественского или новогоднего волшебника (Дед Мороз во всех возможных вариациях или Санта-Клаус, уместный здесь). Св. Николай Чудотворец, или Мирликийский, при жизни — епископ Мир Ликийских, был канонизирован до разделения христианства на «западное» католическое и «восточное» православное, и почитается равно всеми христианами. Имя Санта-Клауса происходит от сокращения имени Николас — немецкого Клаус и голландского Клаас. Образ же, коммерциализированный в XX в., в том числе с 1931 г. усилиями компании «Кока-Кола», как «светского и детского» волшебника, дарящего подарки детям именно на Рождество, а в СССР и РФ на Новый год, зародился в Германии в XVI веке во времена Контрреформации. Этому же «кока-кольному Санте» во многом наследует советский и современный Дед Мороз (да-да). В целом в Европе был принято дарить подарки на день св. Николая 5 или 6 декабря ещё в Средние века, но обычай именно как рождественский появился в Северной Америке в 1650-е гг. среди голландцев (английские пуритане не отмечали Рождество) как местный праздник в Новом Амстердаме (Нью-Йорке). В XIX веке он распространился на англоязычное население, а потом и на весь мир благодаря сначала Вашингтону Ирвингу («История Нью-Йорка», 1809), но главным образом — преподавателю восточной и греческой литературы

Колумбийского университета Клементу Кларку Муру (поэма «Ночь перед Рождеством, или визит Святого Николая», 1822, 1844) и художнику Томасу Насту, выполнившему к ней иллюстрации. Окончательно образ Санта-Клауса и отождествление св. Николая Чудотворца с рождественскими подарками оформились благодаря именно Муру и Насту к 1860-м гг.

27 Уильям Дональд Хэмилтон МакКаллоу (William Donald Hamilton McCullough, 1901–1978) — британский писатель, публицист и ведущий ирландского происхождения. Принимал активное участие в становлении Телевизионной службы Би-Би-Си.

28 На самом деле серия лодок Short S.17 называлась «Кент» и их было три — «Сципион», «Сильванус» и «Сатир». В Бриндизи 9 ноября 1935 года сгорел «Сильванус».

29 Фонетическая игра: глаголы stretch (стретч) — «тянуть», scratch (скрэтч) — «чесать, скрести, царапать». Зуд — itch (итч, может быть существительным или глаголом). To scratch the itch (почесать, где зудит) — в другом контексте также фразеологизм, обозначающий примерно «исполнить хотелку» или, для любителей бытовой психологии, «закрыть гештальт».

30 Энн Мэри Мозес (Ann Mary Moses), 1860–1961 — американская художница-примитивистка. Занялась живописью в преклонном возрасте и известна в первую очередь своим долголетием. Если бы существовал общеизвестный женский аналог библейского старца Мафусаила, Фратер наверняка использовал бы в качестве эпитета его. Обычно «бабушкой Мозес» в переносном смысле называют активных и добродушных пожилых дам. Также Мозес — английское произношение имени Моше (Мойша, Моисей).

31 День Благодарения (Thanksgiving) — государственный (с 1863 г.) и общенародный праздник в США, отмечается в четвёртый четверг ноября (с 1941 г.) и следующие за ним пятницу, субботу и воскресенье. В Канаде, Сент-Люсии и Либерии отмечается в другие даты, но так же в середине-конце осени. Государственные выходные дни. Зародился в Англии в

XVI веке во время Реформации и правления Генриха VIII, форма праздника урожая с религиозным и формальным подтекстом. Неофициальный или религиозный праздник также в Германии, Швейцарии, Нидерландах, Бразилии, некоторых регионах Австралии и на американских заморских территориях. В американском светском варианте День Благодарения вместе с Рождеством считаются семейными праздниками, когда родственники и/или близкие друзья собираются вместе, приезжая из разных концов страны или даже из-за границы. Традиционное главное праздничное блюдо в оба эти праздника в США — запечённая в духовке или, сейчас редко, в печи фаршированная индейка, которую всякий умеющий готовит своему.

32 Уильям Хаскиссон (William Huskisson, 1770–1830) — английский государственный деятель, министр торговли Великобритании в 1823–27 гг., министр военных и колониальных дел и лидер Палаты Общин в 1827–28 гг., а с 1823 года — депутат парламента от Ливерпуля. Был тяжело ранен в результате несчастного случая, попав под паровоз «Нортумбриец», управляемый лично изобретателем и конструктором Джорджем Стефенсоном. Скончался от травм спустя несколько часов, успев продиктовать завещание.

33 Филиппо (Филиппино) Липпи (1457–1504) — итальянский (флорентийский) живописец эпохи Возрождения. Сын Фра Филиппо Липпи, 1406–1469, флорентийского художника периода кватроченто (раннего Возрождения).

34 Джин-рамми (gin rummy) — разновидность карточной игры «рамми», рассчитанная на двух игроков. Популярна среди пожилых людей в англоговорящих странах.

35 У яхтсменов и других ходящих под парусом в Эгейском и Ионическом морях о мельтеми другое мнение. В море этот ветер налетает резко и коварно, и горе тем, кто не успевает «подхватиться» — от сорванного паруса и опасного крена до сломанной мачты и затопления, или жёсткого броска на скалы или, в лучшем случае, на берег. Скорость мельтеми может достигать до 50 узлов (25 м/с), а высота волн при нём — превышать 3 м (по шкале Бофорта: ветер 10 баллов, волны 6).

36 Томас Бабингтон Маколей (Thomas Babington Macaulay, 1800–1859) — шотландец, британский государственный деятель, историк, поэт и писатель. Существенно повлиял на систему образования в Индии и, по сути, сделал английский языком общения между различными этноязыковыми группами в этой стране. Был одним из лидеров партии вигов (либералы, буржуазия) и апологетом закона об отмене рабства, в 1839..41 гг., после возвращения из Индии, занимал пост военного министра. Исторические труды Маколей конъюнктурны и политизированы, но как поэт он сохраняет популярность уже почти два столетия.

37 Архиепископ Макарий III (в миру Михаил Христодулу Мускос, 1913–1977) — кипрский религиозный и государственный деятель, епископ Кипрской православной церкви, в 1950–1977 гг. — её предстоятель. Президент Республики Кипр в 1960–1977 гг.

38 Елена Владимировна Романова (1882–1957) — великая княжна, дочь великого князя Владимира Александровича и Марии Павловны, герцогини Мекленбург-Шверинской; внучка императора Александра II; жена греческого принца Николая, сына короля Греции Георга I и его супруги Ольги Константиновны.

39 Мэри Пикфорд (Mary Pickford, урождённая Gladys Marie Smith, Глэдис Мари Смит, 1892–1979) — американка канадского происхождения, легенда немого и раннего звукового кино. Актриса водевиля и театра (1901—1913), кино (1913–1933), кинопродюсер, общественная деятельница (1921–1950-е гг.). Обладательница двух «Оскаров» — 1930 г. (лучшая женская роль, Норма в к/ф «Кокетка») и 1976 г. (за вклад в развитие кинематографа). Соосновательница кинокомпании United Artists (Юнайтед Артистс, существовала в 1919–1981 гг., затем поглощена MGM, возрождена в июле 2024 года в составе Amazon MGM Studios).

40 Иосип Броз Тито (1892–1980) — военачальник, революционер и политический деятель сербско-словенского происхождения, президент Социалистической Федеративной Республики Югославия (1945–1992).

Индира Ганди (1917–1984) — индийская политическая деятельница, дочь борца за независимость и первого премьер-министра Индии Джавахарлала Неру. Первая женщина — премьер-министр Индии (1966–1977 и 1980–1984 гг.), мать Раджива Ганди (1944–1991; премьер-министр Индии в 1984–1989 гг.; Индира и Раджив Ганди были убиты в результате покушений).

Ясир Арафат (1929–2004) — палестинский государственный, политический и военный деятель, основатель движения ФАТХ и Организации освобождения Палестины, председатель Палестинской национальной автономии, лауреат Нобелевской премии мира 1994 г.

41 Морис Гарольд Макмиллан (Maurice Harold MacMillan), 1894–1986 — британский политический деятель, член Консервативной партии. Премьер-министр Великобритании в 1957–1963 гг., ускорил деколонизацию.

42 Аристотель Онассис (1906–1975) — греческий предприниматель-судостроитель, судовладелец, инвестор и миллиардер. Первым в мире начал строить супертанкеры. Стал широко известен за пределами Греции и морского бизнеса после женитьбы на Жаклин («Джеки») Бувье Кеннеди — вдове убитого с 1963 году в Далласе президента США Джона Кеннеди.

43 Телекс, или телетайп — своего рода усовершенствованный автоматизированный телеграф с подтверждением точности передачи, оборудован клавиатурой. Внешне терминал напоминает электрическую пишущую машинку. Предшественник электронной почты. Первая действующая система появилась в Германии в 1933 г. Лежит в основе наземных систем передачи авиационных сообщений (АФТН и SITA). В 1960..90-е гг. был широко распространён как средство коммерческих коммуникаций, утратил популярность с распространением интернета, хотя местами сохранился в исходном или приспособленном под использование через компьютерные сети виде.

44 Дада Уме Иди Амин (1928–2003) — угандийский военный и

политик, президент Уганды в 1971–79 гг. Пришёл к власти, а потом был свергнут в результате государственных переворотов. После свержения бежал в Ливию, затем в Ирак, потом в Саудовскую Аравию, где и умер. Считается одним из самых жестоких диктаторов в современной истории: по разным оценкам во время его правления репрессировано и убито от 300 до 500 тыс. граждан Уганды (из 19 млн), не менее 2 000 убиты им лично. Помимо этого, отличался эксцентричностью, любовью к наградам и склонностью к эпатажу. По различным свидетельствам и собственным признаниям был людоедом.

45 Fever — «Лихорадка», авторы Эдди Кули и Отис Блэкуэлл. Впервые исполнена ритм-энд-блюзовым певцом Литтл Вилли Джоном в 1956 году, но настоящим хитом стала после исполнения Пегги Ли 1958 года. Свои варианты записали также Элвис Пресли, Бoney М, Мадонна, Кристина Агилера, Бейонсе и другие исполнители. Песня сохраняет популярность уже 70 лет и в джазовой аранжировке считается одним из стандартов.

46 Гамаль Абдель Хусейн Насер (1918–1970) — египетский революционер, военный, государственный и политический деятель, второй президент Египта (1956–1970). Возглавил свержение короля Фарука в 1952 году. В 1956 году, заняв пост президента официально, национализировал Суэцкий канал. Придерживался идеологии панарабизма.

47 Джой Петерсен Пэкер (Joy Petersen Packer, 1905–1977) — южноафриканская журналистка и писательница. С 1931 года работала корреспонденткой лондонской газеты «Дейли Экспресс», позже стала радиоведущей Южноафриканской службы Би-Би-Си. После Второй Мировой войны написала трёхтомную автобиографию, а позже — десять романов и ещё три биографических книги.

48 Douglas DC-3. В СССР и России его метрическая лицензионная копия известна как Ли-2 (КБ Лизунова). Название Dakota и армейский индекс C-47 ВВС США дали военно-транспортному варианту этого самолёта, построенному в количестве более 9 тысяч единиц. Однако поскольку после Второй Мировой войны американские военные массово распродавали ставшие ненужными небольшие и устаревающие

транспортники, многие из которых так и не послужили как следует (тип был снят с производства в 1948 году), и цену поставили невысокую (8..10 тыс. долларов, в 2025 г. умножайте на 10) несколько тысяч C-47 разлетелось по миру. Благодаря этому появилось множество маленьких авиакомпаний, переделывавших их обратно в пассажирские DC-3 — но название «прилипло». По состоянию на 2025 год в мире, в основном в Северной и Южной Америке, летает более 300 DC-3, как с классическим оснащением и пережившими не один капремонт поршневыми двигателями, так и модернизированных — с газотурбинными двигателями (DC-3T и Basler BT67) и даже современной цифровой авионики. По словам старых американских лётчиков, «лучше, чем DC-3, может быть только другой DC-3». В США отношение к этому самолёту среди многих пилотов и авиафанатов напоминает российскую любовь к Ан-2.

49 Библейский эпизод из Евангелия от Матфея (Мф. 2:13): Дева Мария и Иосиф бежали в Египет, спасая Иисуса от избиения младенцев, затеянного царём Иродом I Великим как раз ради убийства Иисуса.

50 Лоуренс Джордж Даррелл (Lawrence George Durrell), 1912–1990) — английский дипломат, писатель, драматург, поэт и путешественник. Старший брат Джеральда Даррелла (Gerald Malcolm Durrell, 1925–1995), всемирно известного зоолога и писателя-анималиста.

51 Здесь и далее цитаты из «Александрийского квартета» Л. Даррелла в переводе Вадима Михайлина, Москва, АСТ, 2022.

52 Бимбаши — английский (ранее турецкий) офицер в Египте.

53 Сэр Монтегю де Помрой Уэбб (Sir Montagu de Pomeroy Webb, 1869–1938) — английский предприниматель, занимавшийся бизнесом в Карачи и Бомбее (ныне Мумбаи). Известен тем, что сыграл ключевую роль в превращении Карачи в важный морской торговый порт. Возведён в рыцарское достоинство (Орден Британской Империи) с правом на обязательное обращение «Сэр» в 1921 году. Командор — третья (средняя) из пяти степеней Ордена Британской Империи.

54 Истборн (Eastbourne) — курортный город на южном побережье Англии примерно в 30 км к востоку от Брайтона.

55 Нет, здесь (и в меню выше) не ошибки и не опечатки, а «кикиморы толмацкие». Передача ошибок, неграмотной речи, акцента или жаргона часто заметно сложнее перевода витиеватых словес. Например, у переводчика с японского Дмитрия Коваленина деревенский парень из префектуры Кансай говорит как белорусский крестьянин с хорошим чувством юмора. Речь людей, говорящих по-английски не идеально, переведена в этом издании так, чтобы подчеркнуть особенности восприятия носителем языка.

Ах, да, «турнедо» — это нарезанная полосками жареная говяжья вырезка, разновидность стейка. Обычно «турнедо Россини», но в этом случае «турнедо по-гавайски».

56 Трёхдвигательный гидросамолёт-биплан Short S.8 Calcutta на 3 члена экипажа и 15 пассажиров, крейсерская скорость 156 км/ч. Всего их с 1928 года было построено семь. Здесь идёт речь о катастрофе самолёта с бортовым номером G-AASJ «Город Хартум». Всего катастроф этой модели было две, первая в 1929 году с бортом «Город Рим» G-AADN в Италии; 7 погибших (все на борту) при попытке буксировки самолёта, летевшего из Неаполя в Геную после аварийного приводнения в Лигурийском море у Специи.

57 Пенни-почта — почтовые службы, в первую очередь в Великобритании, позже в США, доставлявшие простые письма по плоскому тарифу. Первая такая служба появились в Англии в 1680 году, но здесь имеется в виду проект XIX века и введение 6 мая 1840 года почтовых марок, собственно и породивших филателию как явление.

58 Уайтхолл (Whitehall) — район в Лондоне, обильно застроенный правительственными зданиями. Ранее на этом месте находился Уайтхоллский дворец, где жили короли от Генриха VIII до Вильгельма III. В литературе, СМИ и разговорной речи «Уайтхолл» используется как синоним или эвфемизм правительства (кабинета министров) Великобритании, примерно как «Даунинг-стрит» (даже без

«10») указывает на британского премьер-министра, «Кремль» обозначает российскую центральную власть в широком смысле, а «Пентагон» — американское военное руководство.

59 Когда Фратер затеял своё путешествие, между Ираном и Ираком в самом разгаре была длительная и кровопролитная война 1980–1988 годов.

60 Арабский головной убор в виде отреза ткани с двумя кожаными обручами, в России также известен как «арафатка», по имени носившего её Ясира Арафата.

61 Джордж Брэдшоу (George Bradshaw, 1800–1853) — английский картограф и издатель. Впервые выпустил сводное расписание железных дорог Британии в 1839 г. С 1841 г. по предложению своего лондонского агента Уильяма Джонса Адамса сделал его ежемесячным и снизил цену экземпляра до шести пенсов. Позже издание разрослось до «Справочников Брэдшоу», совмещавших расписания, схемы и путеводители для пассажиров железных дорог, причём не только внутри Британии, но и в континентальной Европе (хотя и предназначенных для британцев). Серия Брэдшоу публиковалась сначала издательством У. Дж. Адамса, а позже Генри Блэклока, с 1853 до 1961 г. Значение справочника Брэдшоу было столь велико, что он нередко упоминается в художественной литературе — скажем, у Чарльза Диккенса, Жюль Верна, Сомерсета Моэма, Агаты Кристи. Участки Борозды сохранились до сих пор: один из них, стрелку и остатки площадки рядом, можно увидеть на картах Google или Bing в режиме «спутник» (на Яндекс.Картах хуже), если в поиске написать координаты 32.117556, 36.854361 (Иордания) и приблизить почти до максимума. Цифра, к сожалению, не сохранилась.

62 В оригинале Azrak marsh, современное написание — Azraq. Азрак — оазис в 100 км к востоку от Аммана в Иордании с болотистыми участками. Подземные источники, изначально питавшие оазис, иссякли в 1992 г., из-за чего перелётные птицы постепенно покинули местность. В наши дни экосистема, несмотря на охранный статус территории (с 1978 г.) под юрисдикцией сравнительно благополучной Иордании,

находится под угрозой уничтожения из-за роста населения и соответствующей потребности в воде, которой в этих местах и без того немного; оазис высыхает.

63 Галазон, он же пантоцид, N-дихлор-пара-карбоксибензолсульфамид — дезинфицирующее средство, антисептик. Используется для дезинфекции воды в полевых условиях. Входит в состав войсковых аптек многих армий (в т. ч. советской и российской) как минимум с 1940-х гг.

64 Филип Томас Байард «Табби» Клэйтон (Philip Thomas Byard “Tubby” Clayton), 1885–1972 — англиканский священник, основатель благотворительной организации «Тальбот Хаус» (Talbot House, Тос Н), в 1922–62 гг. викарий церкви Всех Святых у Тауэра в Лондоне.

65 Гертруда Маргарет Лоусьен Белл (Gertrude Margaret Lowthian Bell), 1868–1926 — британская писательница, путешественница, шпионка, советник по политическим вопросам, госуправленец и археолог. По сути создала Ирак как государство в нынешних границах. Принимала деятельное участие в устройстве иракских Национального музея и Национальной библиотеки. Совмещала взгляды британские империалистические, иракские националистические и атеистические.

66 «Баас» — «Возрождение», полное название — Партия арабского социалистического возрождения, (Хизб эль-Баас эль-Араби эль-Иштираки). Изначально панарабская партия, исповедующая т. н. «арабский социализм». Создана в Сирии в 1947 г., в 1966 г. раскололась на просирийскую и проиракскую фракции. «Баас» так или иначе действует практически во всём арабском мире, кроме Марокко, а в Эритрее — на условиях конспирации. Однако в Ираке с 2005 г. запущен процесс «дебаасификации», в Сирии после свержения Башара аль-Асада в 2024 г. партия окончательно потеряла особый статус. Организации «Баас» вне Ирака и Сирии обычно занимают сторону той или иной фракции и нередко называются несколько иначе.

67 Vickers Viscount (Виккерс Виконт) — британский

среднемагистральный четырёхдвигательный турбовинтовой самолёт, выпускался в 1948–1963 гг., эксплуатировался в регулярных авиаперевозках с 1953 по 2009 г. Экземпляров в лётной годности к 2025 г. не сохранилось, 28 полных бортов и 1 носовая секция установлены в качестве музейных экспонатов и тематических кафе в разных странах. Вмещал до 75 пассажиров и 2 бортпроводников, управлялся 2 пилотами. Дальность до 2200 км, потолок 7900 м (25 000 футов), крейсерская скорость 530..550 км/ч. Всего выпущено 445 экземпляров шести модификаций, из них 438 серийных типовых пассажирских в трёх модификациях. Активно эксплуатировался по всему миру, кроме СССР и стран Организации Варшавского договора, но также в КНР и Польше. Ближайшие аналоги — Douglas DC-6B и Ил-18.

68 De Havilland DH.104 Dove («Дав», «Голубка»; военный вариант — «Девон») — двухдвигательный поршневого ближнемагистральный цельнометаллический низкоплан, 2 пилота, до 11 пассажиров или 900 кг груза. С 1946 по 1967 г. выпущено 544 экземпляра. Сохранилось несколько летающих в частных руках и около 30 музейных экспонатов. Эксплуатировался в регулярном сообщении, VIP-перевозках, чартерах и в качестве связного по всему миру, кроме СССР и стран Организации Варшавского договора.

69 Отсылка к сражению VII в. при Аль-Хадиссии, где арабы-мусульмане победили персидскую армию Сасанидов, обозначив символическое превосходство арабов над персами. Пропаганда Саддама Хусейна в ирано-иракской войне 1980–88 гг. использовала этот исторический пример как доказательство превосходства Ирака над Ираном.

70 Такую «тетрадку в клеточку» можно увидеть, пролетая над Якутией, Западной Сибирью, ближневосточными и американскими пустынями, и вообще везде, где ищут нефть и газ. В лесах это просеки, в пустынях — колеи от автоколонн, а оставляют такие следы геофизики, выискивающие нефтегазоносные слои с помощью геовиброэолокации.

71 Руины дворца Таки-Кисра на берегу р. Тигр.

72 «Космической эрой» (Space Age) в дизайне называется период с конца 1957 г. до начала 1970-х гг. Аналогично выделяются «Атомная эра» (1945–1967) и «Реактивный век» (прибл. 1949–1966), хотя нередко эти три понятия объединяются. В этот период, ставший своеобразным «мостом» между ар-деко середины-конца 1930-х гг. (в первую очередь «стримлайнингом» — аэродинамической формой) и геометричным минимализмом, дизайнеры транспорта, мебели, бытовой техники и игрушек, а также архитекторы активно использовали эстетику прогресса естественных наук, освоения космоса и реактивных самолётов первых поколений. Особенно ярко это выражалось в американском автомобильном дизайне середины 1950-х — начала 1960-х гг., в первую очередь в виде декора решёток радиаторов и задних фонарей с обилием хрома и аллюзий на реактивные самолёты, и вплоть до действующего (до сих пор) прототипа «Крайслера» с газотурбинным двигателем (1963 г.). Расцвет «космического» и «реактивного» дизайна пришёлся на 1958–1964 гг.

73 Стихотворение Редьярда Киплинга (1898 г.), имевшего в виду «цивилизаторскую миссию» белых колонизаторов, в первую очередь англофонов, относительно местного населения. Написано по случаю американского завоевания Филиппин и Пуэрто-Рико по итогам испано-американской войны (по другим сведениям — к 50-летию восшествия королевы Виктории на престол). В XXI веке считается расистским.

74 В Британской империи политическим агентом назывался гражданский чиновник с консульскими функциями и контактами с местными старейшинами или монархами. В случае крупных местных государств, например, в Индии, политический агент был, по сути, дипломатом, но также влиял на местную законодательную и судебную власть, либо руководил ими.

75 Кенотаф — «могила без праха», надгробный памятник вне места фактического погребения. Например, лондонская Могила неизвестного солдата; в московской, в Александровском саду у Кремля, прах, взятый из безымянных общих могил, есть. Почему автор использует здесь эту метафору, не совсем

понятно.

76 Уайттеншоу — пригород Манчестера. А клуб «Золотая подвязка» (The Golden Garter) столь легендарен, что существует даже его мемориальный сайт, хотя заведение работало с 1969 по 1982 год. На сайте указаны три выступления «Лос Аррибентос» на сборных концертах в 1977 году.

77 Старое название западноафриканского гос-ва Буркина-Фасо.

78 Хусейн бин Али Ятим (1914–2015) — бахрейнский предприниматель, финансист, благотворитель и визионер. Сын первого в стране аптекаря. Открыл первый в Бахрейне кинотеатр (1930) и первую бензоколонку (1938), сыграл решающую роль в основании национальной авиакомпании «Галф Эйр». Скончался в возрасте 101 года, став, таким образом, старейшим в известной истории жителем Бахрейна. Член Ордена Британской империи (1952).

79 По прочим источникам — в 1949-м, а в 1950-м была основана авиакомпания «Галф Авиэйшн».

80 Avro Anson (Авро Энсон) — британский двухдвигательный многоцелевой низкоплан смешанной конструкции (деревянное крыло). С 1935 по 1952 г., выпущено 11 029 ед. в 22 модификациях, в т. ч. в Канаде. Оснащался двумя пулемётами калибром 7,7 мм. Использовался во время Второй мировой войны в качестве патрульного, разведывательного, связного, учебного (не только для пилотов, но также штурманов, радистов и бомбардировщиков), транспортного, санитарного. После войны, в основном в бывших британских колониях — в тех же качествах, а также как пассажирский на местных и коротких маршрутах, и сельскохозяйственный. Крейсерская скорость 254 км/ч, дальность 1 271 км, практический потолок 5 790 м, максимальная взлётная масса до 3 900 кг. Эксплуатировался до конца 1960-х гг. В лётной годности сохранилось 2 в Великобритании и 1 в Новой Зеландии. В Великобритании этот самолёт любят и чтят, его репутация сопоставима с И-16 и По-2 в России.

81 Глистогонное средство.

82 Микстура Коллис-Брауна, также известная как хлородин, изобретена британским армейским врачом в Индии Джоном Коллис-Брауном в 1848 году. Основные ингредиенты — лауданум (спиртовая настойка опиума), вытяжка каннабиса, хлороформ. Изначальный состав вышел из употребления из-за большого содержания опиатов и соответствующего наркотического эффекта с привыканием, хотя встречался в британских аптеках до 1960-х гг. В Великобритании до сих пор продаётся средство с таким же названием и того же назначения, — для облегчения кашля и диареи, — однако сейчас основные действующие вещества для дозы в 5 мл — 1 мг гидрохлорида морфина и 1,5 мкг масла перечной мяты, а также спирт, бензойная кислота, настойка капсикума, ментол, лимонная кислота, гидроксипропилметилцеллюлоза, раствор сорбитола, сахароза, глюкоза.

83 Фруктовые соли — сочетание органических кислот (лимонной, винной и др.) с солями натрия (бикарбонат, карбонат, гидротартрат). В XIX и нач. XX в., до развития доказательной медицины, «Фруктовая соль Ино» применялась, как и аналогичные конкурирующие средства, для лечения и профилактики широкого спектра заболеваний и состояний, в основном в Великобритании и её колониях. Изобретена в 1852 г. аптекарем Джеймсом Кросли Ино из Ньюкасла-апон-Тайн и пользовалась большой популярностью у моряков викторианской эпохи. В настоящее время торговая марка «Фруктовые соли Ино» принадлежит фармацевтической корпорации GSK, а средство состоит из бикарбоната натрия, карбоната натрия и лимонной кислоты. Используется в качестве антацида (лекарства от изжоги и повышенной кислотности желудка), в первую очередь в Индии.

84 Обычно используется термин «Договорный Оман» (Trucial Oman, араб. мо-ахёдету омэн) — в XIX–XX вв. объединение шейхств под британским протекторатом на востоке южного берега Персидского залива. Территория современных ОАЭ и частично Омана. Стоит отметить, что в 1934 году и позднее как минимум KLM летала в Голландскую Ост-Индию (Индонезию), а с 1938 года и в Австралию «классическим» маршрутом через Рутба-Уэллс, Багдад, Бушир (при необходимости) и Джаск,

далее через Карачи, Аллахабад, Калькутту, Рангун, Бангкок, Алор-Сетар и Сингапур на Яву.

85 Ок. 30 гр. по Цельсию

86 Здесь либо рассказчица, либо автор ошиблись: в логотипах «Саудии» 1945 и 1971 гг. (с 1945 по 1971 и с 1996 по 2012 гг. компания назвалась Saudi Arabian Airlines, а не Saudia) негативное пространство между стилизованными s и a из прямоугольных брусков действительно похоже на крест, но буквы латинские. В 1981 году логотип изменили, негативное пространство стало другой формы, потому что поменялась в первую очередь буква «a» — на а, так что история сама по себе достоверна (есть и другие независимые подтверждения, почти дословно её повторяющие). При этом основной графический элемент, — пальма со скрещёнными мечами, — с 1996 до 2023 г. выглядел и располагался иначе. Логотип 2023 г. почти повторяет вариант 1981 г., но знак с пальмой и саблями теперь слева, а не справа, надпись Saudia латиницей — с заглавной буквы, а над ней надпись по-арабски.

87 Так в оригинале 1943 года. Имеется в виду Абу-Даби.

88 Дубайский ручей (Dubai Creek), или Хор-Дубай — естественный морской рукав, протянувшийся вглубь от Персидского залива на 14 км. Вода солёная, ширина в устье 115 метров, а в конце — 1400 м. Название «ручей» — английское, терминологически уместнее скорее турецкое слово «лиман».

89 Дюйм-колонка — расчётная единица измерения рекламного места в газетах и справочниках, соответствующая ширине стандартной колонки при высоте в один дюйм.

90 Гхи — очищенное топлёное сливочное масло, самый популярный пищевой жир, а также топливо для лампад в Индии и Пакистане. Согласно Аюрведе — едва ли не самый полезный продукт из существующих, но научные исследования, проводящиеся с середины 1970-х годов, утверждают, что, напротив, гхи крайне вредно для сосудов, поскольку заполняет их окислированным холестерином.

91 Строения старого аэропорта Шарджи сохранились, сейчас там размещается музей авиации «Аль-Махатта», в котором представлены, в частности, Avro Anson и De Havilland Dove.

92 Многослойная отсылка: французское выражение beau geste обозначает «любезный (приятный) жест». Также это название первого романа приключенческой трилогии (Beau Geste — 1924, Beau Sabreur — 1926, Beau Ideal — 1927) Персиваля Рена (Percival Christopher Wren, 1868–1941), где главного героя зовут Майкл «Бо» Жест (Michael “Beau” Geste), а действие происходит в основном в Алжире во французском Иностранном легионе. Первый роман трилогии выходил на русском языке под названиями «Похороны викинга», «Могила викинга» и «Три брата». Персиваль Рен, чьи романы пользовались немалой популярностью и неоднократно экранизировались с 1920-х гг., скорее всего, служил в Иностранном легионе, с чем связано упоминание ниже.

93 TISCO Review — двуязычный корпоративный журнал индийской сталелитейной компании Tata Iron and Steel Company (сейчас Tata Steel; входит в состав Tata Group, крупнейшего индийского промышленного конгломерата, созданного отцом Джехангира Таты, индийского пионера авиации и основателя «Эйр Индия»), издавался в 1932–92 гг.

94 IE — Indian Eastbound, «индийский на восток»

95 Снүпи (Snoopy) — разумный пёс, персонаж сатирического газетного комикса Peanuts («Арахис», «Орешки»). Сверхпопулярен по всему миру, с 1990-х гг. в т. ч. в быв. СССР. Комикс еженедельно выходил с 1950 г. до смерти автора, Чарльза Монро Шульца (1922–2000). В XXI веке переиздаётся, а также выпускается всевозможная сувенирная продукция с персонажами, в первую очередь самим Снупи и его хозяином, мальчиком Чарли Брауном.

96 Гвадар входил в состав султаната Маскат, нынешнего Омана, с 1783 по 1958 год, когда был выкуплен Пакистаном. К 2020-м годам население выросло в несколько раз, сейчас Гвадар — один из трёх крупнейших морских торговых портов Пакистана (порт сооружён Китаем в 2002–2007 гг.) и крупный

логистический центр.

97 Непереводимая игра слов. В оригинале ball-chitty territory. Balls — яйца (мужские), chitty — записка, ball-chitty (болл-чйтти) созвучно английскому произношению названия Белуджистана, «Балучистан».

98 Здесь имеется в виду регби, принесённый в Британскую Индию (Индия, Пакистан, Бангладеш, Шри-Ланка) колонизаторами, как и крикет.

99 General Sales Agent. Здесь используется русский перевод этого термина, принятый в документации IATA, Международного агентства по авиатранспорту ООН.

100 Хоккей, разумеется, на траве с мячом, а не ледовый с шайбой. А слушали радио потому, что там передавался звук из комментаторской будки, как стали делать в 1920-е годы в США и Европе. Портативные телевизоры, даже почти карманные, в середине 1980-х годов были и пилоты могли их себе позволить, но наземного телевидения на окраинах Пакистана не было вовсе. Прямой телеэфир пришёл туда только с распространением спутникового телевидения в начале-середине 1990-х, спустя 8..10 лет после описываемых событий. До того телевизор был просто приставкой к видеомаягнитофону, предмету роскоши ещё серьёзнее, чем в эти же времена в СССР.

101 Сахиб или саиб — уважительное обращение к европейцу в Британской Индии, позже ставшее просто уважительным обращением к высоким чинам в Индии и Пакистане. Сахиба (госпожа), леди сахиба — уважительное обращение к европейской аристократке в Британской Индии.

102 Дхоби — мужчина-прачка. Вопрос «есть что в стирку?» с местным колоритом.

103 Большая Игра (The Great Game) — художественное название военно-дипломатического соперничества Британской и Российской империй за господство и влияние в Центральной Азии, Персии и на Ближнем Востоке в XIX в. Дата её «официального» начала — 12 января 1830 года, когда

председатель Совета по контролю Эдвард Лоу, лорд Элленборо, поручил генерал-губернатору Индии лорду Уильяму Бентинку проложить торговый путь из Индии в Бухару. Единственным прямым военным конфликтом Большой Игры была Крымская война 1853–1855 гг., Россией проигранная, а окончилась Игра подписанием Англо-Русской конвенции 1907 года. На Западе советская война в Афганистане 1979–1989 гг. воспринималась как рецидив Большой Игры, тогда как некоторые круги в России думают иначе и считают, что «Большая Игра закончится только когда все вымрут».

104 Киви — почти официальное прозвище и самоироничное наименование новозеландцев по эндемичной для архипелага птице киви.

105 Система вертикального эшелонирования (распределения самолётов по высоте на магистральных маршрутах) в футах. FL130 (FL, flight level — высота, дословно «уровень полёта») обозначает 13 000 футов (примерно 4260 метров). Чётные эшелоны обычно используются при полёте на запад, нечётные на восток.

106 Телепередача Top of the Pops. Выходила еженедельно с 1964 по 2006 год на Би-Би-Си и ретранслировалась во многих странах мира. Основа — статистика продаж синглов в Великобритании. Оказала заметное влияние на британскую и мировую эстраду и рок-музыку, принесла дополнительную популярность многим группам. Большинство архивных записей до 1976 года утрачены.

107 Британская королевская военная академия в г. Сандхерст, графство Беркшир. Один из ведущих военных вузов мира. Готовит большинство офицеров британской армии, также туда отправляют перспективных юношей из стран Британского содружества (бывших британских колоний).

108 Пакистанских рупий. В деньгах 2025 года — примерно 1,5 млн евро или 140 млн российских рублей.

109 Томас Невилл Стек (Thomas Neville Stack, 1896–1949), и Бернард Лит (Bernard Leete), 1898–1978 — английские пионеры

авиации. Первые пилоты, долетевшие в паре на лёгких самолётах от Лондона до Дели (14.11.1926 — 08.01.1927), за что были награждены Крестом ВВС каждый.

110 Сардар бахадур — почётный титул для местных гражданских лиц и старших офицеров в Британской Индии. Имел три степени, наименования различались для мусульман и индуистов. Отменён вместе с прочими титулами при деколонизации 1947 года.

Сардар (глава, руководитель, начальник) или сердар — глава племени или высокопоставленный чиновник.

Гички — племя, живущее в регионе Мекран (или Макран).

Мекран (в Иране) и Кеш Мекран (в Пакистане) — прибрежная часть Белуджистана.

111 Здание на западной стороне площади Тяньаньмэнь, напротив знаменитых ворот Запретного города, через которые проходят на территорию дворцового комплекса туристы. В Доме народных собраний работают Всекитайское собрание народных представителей и Народный политический консультативный совет КНР. Это строение считается самым большим помещением для заседаний в мире — в главном зале могут одновременно сидеть более 10 000 человек (в Государственном Кремлёвском дворце в Москве — 6 000).

112 Сейчас это транспортное средство известно как тук-тук.

113 Британская Индия перестала быть британской и официально разделилась на мусульманский Пакистан и индуистскую Индию 14 августа 1947 года (соглашение подписали дважды — 14 августа в Карачи и 15-го в Дели), что привело к массовым беспорядкам, резне, потокам беженцев (индуисты — в Индию, мусульмане — из Индии) и боевыми действиями, а нынешний, до сих пор не утверждённый окончательно, вид политико-административные границы обрели только в 1971 году, после восьмимесячной войны за независимость Бангладеш (изначально Восточной Бенгалии, потом Восточного Пакистана) от Пакистана и последовавшей за

ней Третьей индо-пакистанской войны. Раздел заложил основы последующих современных конфликтов Индии с соседями, в первую очередь с Пакистаном и, в меньшей степени, с Китаем.

114 Самолёт королевской почты (RMA — Royal Mail Aircraft).

115 Мидуэй, midway — середина пути.

116 Иван Васильевич Смирнов (1895–1956) — уроженец Владимирской губернии, русский. Лётчик-ас, пионер и выдающийся лётчик-инструктор гражданской авиации, рекордсмен. В 1914 г. пошёл на Первую Мировую войну добровольцем-пехотинцем, был ранен в ногу, отказался от ампутации, вылечился. После лечения подал рапорт о зачислении в авиацию. Выдержал экзамен на звание лётчика в августе 1916 г. За 14 месяцев одержал 12 воздушных побед, из которых достоверно документированы 9 (3 личных и 6 групповых). В декабре 1917 г. бежал из России в Англию, где работал сначала лётчиком-инструктором, а потом на заводе «Хэндли Пейдж». С 1922 г. жил в Нидерландах (принял подданство в 1927 г.). С 1922 по 1942 и с 1945 по 1949 гг. летал в KLM (в 1942–45 гг. — транспортным пилотом BBC Нидерландов в Индонезии и Австралии), с 1949 до смерти от заражения крови на Майорке в 1956 г. был главным инспектором и консультантом компании. Оказал значительное влияние на развитие маршрутной сети и лётного мастерства KLM. После 1917 года в боевых действиях не участвовал, с 1920 года не поддерживал никаких связей с Россией, хотя пытался её посетить в 1930-е. В 2025 г. в издательстве «АСТ» вышли две его книги, 1938 и 1947 гг., в одном томе под заголовком «Записки Ивана, летучего голландца». Издание также доступно в российских интернет-библиотеках «Яндекс.Книги» и «ЛитРес».

117 Познакомиться с легендарными летучими голландцами 1930-х практически лично можно, прочитав книгу капитана KLM Куне Дирка Парментие «До Австралии за три дня». Ссылки на электронное издание — в конце этой книги.

118 Кульфи — холодный ароматизированный молочный десерт, «индийское мороженое».

119 «Хиндустан Амбассадор» — индийский автомобиль на базе английского «Моррис Оксфорд III». Исходная модель выпускалась с 1956 по 1959 г. Индийская, с незначительными изменениями — с 1957 по 2014 год, и до конца 2010-х была «королевой дорог Индии». «Амбассадор», или «Амби» — рекордсмен по длительности производства на одном предприятии без конструктивных изменений («Фольксваген Жук» выпускался на разных заводах по всему миру) и последний в мире серийный автомобиль с рамной конструкцией кузова.

120 De Havilland DH.80 Puss Moth (puss moth — мотылёк-вилохвост, «Де Хэвилленд» в 1920–30-е гг. называла модели самолётов по видам мотыльков) — британский трёхместный однодвигательный высокоплан, выпускавшийся в 1929–33 гг. Первый массовый и успешный самолёт «Де Хэвилленд», легенда авиации 1930-х гг. Активно использовался в качестве пассажирского и почтового, также на нём установлено несколько рекордов; австралийский пилот Джимми Мелроуз участвовал на нём в Великой воздушной гонке МакРобертсона 1934 г. (7 место в общем зачёте и 2 место в гандикапе), по пути к старту поставив рекорд скорости одиночного перелёта из Австралии в Англию. Выпущено 284 экз., на 2025 г. в лётной годности не более 3, но заметно больше сохранилось в качестве статичных музейных экспонатов.

121 В России и сопредельных странах известна как петля Нестерова. Во Франции и некоторых других западноевропейских странах принято считать, что первым замкнутой вертикальную петлю выполнил Адольф Пегу (Célestin Adolphe Pégoud) 06.09.1913 на самолёте «Блерио XI» (Blériot XI). Пегу был сугубо гражданским и популярным лётчиком-шоуменом; Нестеров, исполнивший фигуру 27.08 (09.09) 1913 г. на Сырецком поле под Киевом — малоизвестным военным. В России считается, что Пегу выполнил не «мёртвую петлю», а S-образную фигуру, на короткое время оказавшись головой вниз.

122 De Havilland DH.60 Moth (или Gipsy Moth, «Шелкопряд»; здесь имеется в виду не столько бабочка непарного шелкопряда, сколько двигатель Gipsy, «Цыган», заменивший

изначальный ADC Cirrus) — двухместный учебный и почтовый биплан. 22 февраля 2025 г. исполнилось 100 лет со дня первого полёта первого экземпляра. Сохранилось несколько десятков летающих, самый старый — восьмой по счёту из выпущенных 1 535. DH.60 был одним из самых популярных частных самолётов в Британии 1920–30-х гг., на нём выполнялись рекордные одиночные перелёты (Фрэнсис Чичестер, Мэри Бейли, Эми Джонсон, Джин Бэттен), до конца 1930-х гг. он был «летающей партией». Именно ему обязаны своим появлением в Британской империи гражданские аэроклубы и лётные школы.

123 Аспи Инженер (урождённый Аспи Мерван Ирани, Aspy Merwan Irani, 1912–2002). Парс. Сменил фамилию на Инженер (Engineer), когда друзья ему дали это прозвище за интерес к механике (также его отец, Мехерван Ирани, служил дивизионным инженером на индийской Северо-Западной железной дороге). Де-юре победитель гонки на приз Ага Хана. Сделал блестящую карьеру в военной авиации Индии. Вышел в отставку в 1964 году, затем служил послом Индии в Иране. В 1990 г. переехал в Южную Калифорнию, где основал Калифорнийский зороастрийский центр).

124 Ман Мохан Сингх (Man Mohan Singh, 1906–1942) — первый индиец, фактически долетевший от Кройдона до Карачи в одиночку — с третьей попытки. Поскольку он на один день не уложился в месячный срок, то первый приз получил Аспи Инженер. Во время Второй Мировой войны пилотировал летающие лодки «Сандерленд» и «Каталина». Погиб, утонув в гавани Брума в Австралии во время японского авианалёта.

125 С 1996 г. — Ченнаи, город на восточном побережье Индостанского полуострова, один из крупнейших в Индии.

126 De Havilland DH.85 Leopard Moth (Leopard moth — бабочка древесница вьедливая). Трёхместный подкосный высокоплан с закрытой кабиной на 1 пилота и 2 пасс За 1933–1936 гг. выпущено 133 экз., на 2025 г. в лётной годности сохранилось не более 6.

127 Фáтом (fathom) — английская и американская единица измерения глубины, равная шести футам (182,88 см). Ничего

кроме малых глубин в фатомех не измеряется. Фатом чуть меньше кабельтова (185,2 см, 1/10 морской мили), которым измеряются только близкие расстояния по поверхности воды.

128 De Havilland DH.83 Fox Moth (Fox moth — бабочка коконопряд малинный). Лёгкий пассажирский биплан на 3..4 пассажиров в закрытом салоне за двигателем и 1 пилота наверху сзади в открытой кабине. С 1932 года выпущено 153 экземпляра, по состоянию на 2025 год в лётной годности сохранилось менее 10. Нелицензированная копия (Gasuden KR-1) выпускалась в Японии (7 экз.).

129 Конверт, на котором почтовые марки погашены в первый день их выпуска. Предмет коллекционирования в филателии.

130 Эдвард Лаченс (Edward Lutyens, 1869–1944) — британский архитектор, спроектировавший центральный административный район Нью-Дели. До 1911 года столицей Британской Индии была Калькутта (Колката), но потом колониальная администрация решила, что на эту роль с точки зрения логистики лучше подходит Дели, а точнее — специально выстроенный рядом со старым Дели новый город, названный Нью-Дели. В 1911 году король Георг V заложил символический первый камень нового района, строительство которого завершили в 1931 году. После объявления независимости Индии в 1947 году «Лаченсовский Дели» заняли все три ветви федерального правительства.

131 Джордж Альберт Голдстро (George Albert Goldstraw, 1905–1975) — британский архитектор. Его наследники — манчестерское архитектурное бюро Wood Goldstraw Yorath.

132 По словам режиссёра Стивена Уикса, спустя 10 дней съёмок фильма «Бенгальские уланы!» (именно так, с восклицательным знаком — The Bengal Lancers!) в Раджастане лаборатория «Техниколор» в Лондоне сообщила, что отправленные негативы были «не в фокусе и непригодны», несмотря на то, что оператором-постановщиком был оscarоносный Уолтер Ласалли. Это оказалось частью изошёренного заговора с целью страхового мошенничества, в котором продюсер Махмуд Сипра, видимо, принимал участие.

Проект Уикса был закрыт, но ещё 8 лет «Техниколор» (уже не «та самая», а часть французского конгломерата Thomson SA) и страховая компания давили на него, чтобы компенсировать 2 млн ущерба, заявленного одним из финансовых продюсеров картины, Джеймсом Свонном, а заодно полностью стереть само упоминание о «Бенгальских уланах!» 1984 г. из истории. Это служит дополнительным подтверждением участия в схеме кого-то из её сотрудников — по словам Уикса — технического директора. Тем не менее 27 минут отснятого материала уже в XXI в. удалось разыскать на кассете VHS, восстановить и оцифровать. Смонтированные в короткометражную ленту эпизоды были некоторое время опубликованы на YouTube, но на момент публикации этой книги найти эту запись в публичном доступе не удалось.

133 «Инглиш Электрик Канберра» (English Electric Canberra; по лицензии и с изменениями производился американской компанией «Мартин» под обозначением B-57) — тактический реактивный бомбардировщик первого поколения. Разработан в конце 1940-х гг., выпускался с 1950 до 1959 г. Всего выпущено 900 в Британии и 444 в США с учётом всех модификаций. Английские машины несли службу до февраля 2006 г. в ВВС Великобритании и июня 2007 г. в ВВС Индии, американские — до 1983 г. в ВВС США и 1985 г. в ВВС Пакистана. На 2025 г. несколько демилитаризованных экземпляров сохранилось в лётной годности в частных руках и музеях, а три RB-57F, доработанных «Дженерал Дайнемикс» в конце 1970-х гг., до сих пор иногда используются NASA для исследований высоких слоёв атмосферы. 21 февраля 1951 г. «Канберра» стал первым в истории реактивным самолётом, пересекшим Атлантический океан без посадки и дозаправки (из Уортон в Англии до Гандера в Канаде за 4 ч. 37 мин.; также в 1951–57 гг. на нём было поставлено несколько рекордов высоты, позже побитых.

134 Индийская княгиня. Супруга либо мать правителя, или правительница.

135 Квентин Крюи (Quentin Crewe, 1926–1998) — английский писатель, журналист, ресторатор и путешественник. В 6 лет ему был поставлен диагноз «мышечная дистрофия», врачи

считали, что он едва доживёт до 16 лет. Оказались неправы, хотя с 19 лет Крюи передвигался в инвалидном кресле. Это не помешало ему сделать карьеру журналиста, трижды жениться, написать 11 книг и как следует поездить по миру. Считается изобретателем современной ресторанной критики с обзорами не только информационными, но и развлекательными. Здесь речь идёт о его книге «В поисках Сахары» (In search of Sahara) 1983 г., где он описывает своё двухлетнее путешествие по региону с фотографом Тимоти Бидоу и другими менее стойкими попутчиками. На русском языке работы Крюи не издавались, хотя П. Вайль и А. Генис в книге «Русская кухня в изгнании» дали ему весьма нелестную характеристику, назвав не иначе как «шарлатаном».

136 До внедрения электронных систем, где подтверждение бронирования места происходит автоматически по факту безналичной оплаты, требовалось отдельное подтверждение. Процедура выглядела примерно так: телефонный звонок в агентство или авиакасса, уточнение наличия мест такого-то класса на такой-то рейс, выставление счёта, оплата счёта, подтверждение оплаты покупателем агенту или кассе авиакомпании (разумеется, при покупке билета в кассе очно это было с точки зрения пассажира единым действием), выписка билета с маршрутной квитанцией (в виде книжки с самокопирующимися страницами и отрывными купонами), подтверждение бронирования, регистрация в аэропорту на стойке с выбором места и возможным повышением класса обслуживания. В 1960–1980-е гг. коммуникация между агентствами, службами авиакомпаний и пассажирами или отделами командировок происходила по телексу (системы SITA и АФТН, а также «публичный» телекс) и телефону, а до того — по телефону, телеграфу и радио. Сейчас единственным напоминанием об этом служит слово «подтверждено» (confirmed) в электронной маршрутной квитанции и иногда на посадочном талоне. Также на международных и некоторых стыковочных рейсах была процедура повторного подтверждения обратного билета или следующего сегмента (reconfirmation) в виде телефонного звонка в авиакомпанию за несколько дней до вылета рейса или, как в этом случае, на стойке или в офисе компании. Массовая и глобальная

компьютеризация пассажирских авиаперевозок началась спустя буквально несколько месяцев после путешествия Фратера, летом 1984 г., и окончательно завершилась спустя примерно 25 лет. В наши дни бумажный билет-книжечка и выписанный от руки посадочный талон — сувениры для авиафанатов, встречающиеся в основном в малонаселённых и труднодоступных районах России и Бразилии.

137 Thunder Dragon Air — второе название бутанской национальной авиакомпании Drukair. Друк — Дракон Грома (или Громовой Дракон) в тибетской и бутанской мифологии, национальный символ Бутана, одно из названий которого — Страна Громового Дракона. В Бутане есть только один международный аэропорт — Паро, относящийся к столице, Тхимпху. Наряду с Гилгитом (Пакистан), Фуншалом (о. Мадейра) и Лукла (Непал), Паро считается одним из сложнейших аэропортов мира среди обслуживающих регулярные пассажирские рейсы — один курс посадки и встречный ему курс вылета, и примерно полчаса полёта строго «на руках», без автопилота, до и после по извилистым ущельям, где не помещается самолёт крупнее «Боинга-737». Допуск на работу в Паро на 2025 г. имеют порядка 30 пилотов, среди которых король Таиланда Маха Вачиралонгкорн (Рама X, военный лётчик по образованию и роду службы), прилетавший в Бутан в апреле 2025 г. с государственным визитом в прямом смысле лично — в левом пилотском кресле королевского 737-го, хотя и с допущенным инструктором в кабине.

138 Непереводаемая игра слов: Крис Кросс (Chris Cross) — имя и фамилия, но criss-cross в этом случае — криво отрезать что-либо ножницами или иссечь.

139 До начала XXI века и полной цифровизации связи количество международных и даже междугородных телефонных линий было физически ограничено количеством медных проводов и (даже с внедрением оптоволокна в конце 1970-х) ёмкостью коммутаторов, поэтому международный звонок нужно было заказать и ждать соединения, причём часто довольно долго.

140 Санджай Ганди (1946–1980) — индийский политик,

младший сын Индиры Ганди, внук Джавахарлала Неру. В конце 1970-х рассматривался в качестве преемника своей матери на посту премьер-министра.

141 Жермен Грир (Germaine Greer), р. 1939 г. — английская писательница, учёная и телеведущая, видная феминистка.

142 04.04.1975 г. советские парашютисты покинули самолёт на высоте 15 386 м и пролетели в свободном падении 14 780 м. 26.10.1977 был установлен женский рекорд высотного прыжка.

143 Сунил Гаваскар (р. 1949) — капитан сборной Индии по крикету с 1971 по 1987 г., выдающийся отбивающий. По завершении спортивной карьеры сыграл несколько ролей в кино. Автор 7 книг, газетный публицист, спортивный функционер.

144 Утакаманд (Удагамандалам, Ути — Ooty) — популярный горный курорт в индийском штате Тамилнад, расположенный на высоте 2 240 м над уровнем моря.

145 Индийская копия FIAT 1100D, выпускался с 1964 по 2000 г., изначально как FIAT 1100 Delight, с 1974 г. — как Premier Padmini. Итальянский оригинал выпускался в 1962–69 гг.

146 Two-tier AC (2-AC) — вагон ИЖД, очень напоминающий советский и российский плацкартный (в России это 3-й класс, в Индии 2-й). Отличия: в Индии под потолком есть зарешёченные вентиляторы на случай отказа кондиционера или ему в помощь, у каждой полки есть занавески, а со стороны прохода — жёсткие лесенки на верхние полки.

147 Пан (паан, пан масала) — бетелевая жвачка. Листья бетеля традиционно используются как тонизирующее средство. Их жуют вместе с гашёной известью и измельчёнными плодами бетелевой пальмы. Сохраняет популярность на протяжении как минимум нескольких столетий, несмотря на доказанную канцерогенность.

148 Хугли — один из рукавов Ганга длиной ок. 250 км, полноводная и судоходная на всём протяжении река.

149 Broadcasting House (Дом Вещания) — штаб-квартира Би-Би-Си в Лондоне на Портленд-плейс.

150 Лен Дейтон (Leonard “Len” Cyril Deighton, Леонард Сирил Дейтон, р. 1929) — английский писатель, автор шпионских романов и детективов, книг по военной истории и кулинарии. Считается одним из лучших авторов шпионских боевиков вместе с Яном Флемингом и Джоном Ле Карре.

151 Стилль альбомной живописи и книжных иллюстраций, сочетание персидской и среднеазиатской миниатюры с индийской и отчасти китайской художественными традициями, а позже и европейской графикой, развившийся в XV–XVIII вв. Основные сюжеты — придворные (т. н. дарбары), батальные и мифологические сцены, портреты императоров и мудрецов.

152 Дхоти — вид индийской нижней мужской одежды. Прямоугольная полоса ткани длиной 2.5 м, оборачиваемая вокруг ног и бёдер с пропусканием одного конца между ног. Обычно используется белая или одноцветная ткань, иногда украшенная орнаментом по краю. В надетом виде напоминает узкие шорты или короткие шаровары.

153 Садху — в индуизме аскет, святой или йогин, полностью посвятивший себя достижению мокши (освобождения) путём медитации и познания божественного. Садху в чём-то схожи со «святыми старцами»-отшельниками в русской православной культуре.

154 «Хамбер» (Humber) — английская лицензионная копия французского биплана Роже Соммера (1910 г.). Свой биплан Соммер сконструировал по мотивам успешного «Фарман III». В упомянутом перелёте Пике перевёз 6500 писем с особой франкировкой «Первая авиапочта, Выставка О.П., Аллахабад, 1911» с Выставки объединённых провинций. Машина Соммера пользовалась популярностью, построили несколько десятков экземпляров.

155 Стрейтс-Сеттлментс (поселения у пролива, Straits Settlements) — британские колонии на Малаккском полуострове: Сингапур, Малакка, Диндинг и Пинанг. Также в состав Стрейтс-

Сеттлментс входили Кокосовые о-ва (Килинг) и о. Рождества. Позже Сингапур, Килинг и о. Рождества были выделены в отдельную коронную колонию. Сейчас Килинг и о. Рождества входят в состав Австралии, Сингапур — независимое государство, а остальные территории — в составе Малайзии.

156 Имеется в виду мятеж 1857 года, в советских и российских учебниках истории называемый восстанием сипаев. Сипаи — индийские солдаты на британской службе.

157 Джеффри Мурхауз (Geoffrey Moorhouse, 1931–2009) — английский журналист и писатель, автор более 20 книг, часть которых — об Индии. Незадолго до распада СССР побывал в советской Средней Азии.

158 Непереводимая игра слов: переиначенные на сатирическое восприятие индийского произношения слова *come back later* («кам бэк лэйтер», приходите позже)

159 Ещё одно язвительное наименование от Фратера, но до его истинного значения докопаться не удалось. С хинди это можно перевести примерно как «подгоняемый голодом»

160 Строчка из стихотворения Редьярда Киплинга «Мандалай» 1890 г., в 1892 г. ставшего песней «По дороге в Мандалай» на музыку Джерарда Фрэнсиса Кобба, а в 1907 г. — маршем на музыку американского композитора Оли Спикса. «Канонический» перевод выполнен Исидором Грингольцем (1929–1989), но сразу опубликован не был, а наиболее известный сделала Елизавета Полонская в апреле 1973 г. под бардовское исполнение Веры Матвеевой. Ни Самуил Маршак, ни Константин Симонов за «Мандалай» не брались. Пояснения к этому стихотворению для читателей, не знакомых с реалиями, окружавшими Киплинга, требуют объёма втрое большего, чем сам текст. Сейчас в интернете можно найти и другие переводы, но ни они, ни даже переводы Грингольца и Полонской не передают атмосферу оригинала во всей полноте.

161 «Боинг 707», заводской номер 17599, 1959 г.в. Сначала принадлежал «Пан Ам» под названием Clipper Splendid (Клипер «Великолепный», все самолёты «Пан Ам» с довоенных времён

назывались «клиперами»), американский бортовой номер N721PA. В 1971 г. куплен британской авиакомпанией Dan-Air, получил бортовой номер G-AYSL, сдавался в аренду «БОАК» и «Британским авиалиниям». Пущен на слом в 1983 г.

162 Типичный фратеровский сарказм. Бирма при диктаторе У Не Вине формально была социалистической республикой. При этом сам У Не Вин (по сути единоличный правитель, практически монарх), как и многие бирманцы, полагался на предсказания астрологов, а также увлекался нумерологией. Это выражалось, например, в том, что в 1985 г. ввели банкноты номиналом 75 кьят (видимо, к 75-летию У Не Вина), предварительно без предупреждения отменив банкноты в 50 и 100 кьят. В августе 1986 г. добавились купюры на 15 и 35 кьят. 05.09.1987 хождение банкнот в 25, 35 и 75 кьят отменили (обесценив 75% денежной массы и сбережений бирманцев), спустя три недели введя в обращение купюры на 45 и 90 кьят (видимо, потому, что 9 было любимым числом диктатора). В итоге это привело к недовольству, массовым беспорядкам и военному перевороту под руководством генерала Со Мауна (он изменил иноязычное наименование страны на «Мьянму», а столицы и реки, на которой она стоит, на «Янгон»; в 2005 г. административные функции столицы передали построенному почти с нуля в центре страны городу Нейпидо, сейчас третьему по величине после Янгона и Мандалая). В современной Мьянме астрология не настолько влиятельна, но всё ещё достаточно заметна.

163 Четыре полосы на погонах и обшлагах кителя — знак отличия капитана или командира воздушного судна. Старший бортпроводник с четырьмя полосками может быть начальником службы бортпроводников в авиакомпании, аналогично шеф-пилоту. В России такие знаки различия у бортпроводников и бортинженеров не встречаются.

164 Английское наименование старшего бортпроводника.

165 Портреты сэра Чарльза Кингсфорд-Смита и Лоуренса Харгрейва (Lawrence Hargrave, 1850–1915, изобретателя, инженера, астронома, путешественника, пионера воздухоплавания и авиаконструктора) были на бумажных

банкнотах, выпускавшихся с 1966 до 1994 г. На полимерных банкнотах образцов 1993 и 2019 гг. изображены судовладелица Мэри Рейби (Mary Reibey, 1777–1855) и Джон Флинн (John Flynn, 1880–1951) — пресвитерианский священник, основатель «Воздушной медицинской службы» (1928 г.), впоследствии переименованной в «Королевскую службу летающих врачей» — первую в мире специализированную службу санитарной авиации.

166 Двухтомник истории Кройдона, изданный в 1977 и 1980 гг. Первый том — «Первый аэропорт Кройдона, 1915–1928», ISBN 9780954137000, переиздан в 2001 г. с дополнениями и существует в виде скана. Второй, упомянутый здесь (ISBN 9780950322483) — пока нет. Авторы: Дуглас Ключэтт, Джоанна Нэш (Богл), Боб Лирмонт.

167 Падук — национальное дерево Бирмы/Мьянмы с красными листьями.

168 Лончжи — бирманская национальная одежда в виде отреза ткани длиной около 2 м. Аналогична индийскому саронгу.

169 Бассейн — город в Мьянме, сейчас называется Патейн.

170 В оригинале — good name. Этот оборот до сих пор изредка встречается в английском бывшей Британской Индии и значит «полное имя». Корни его в том, что кто-то когда-то перепутал «хорошее» и «полное», и это разошлось. «Добрая вашестъ» — good self, в контексте — что-то вроде «уважаемый господин».

Ещё один характерный признак индийского (и отчасти китайского) английского — использование английских слов в редких значениях там, где нужны самые простые. В словарях слова расположены в порядке убывания частоты использования, поэтому многие подбирают английские слова при переводе с родного языка не по очевидному значению и не по контексту, а «как красивше» — чтобы «казаться умнее». Это отчасти затрудняет и перевод английских текстов, написанных индийцами, пакистанцами и бангладешцами (реже непальцами и бирманцами, а в последнее время некоторыми африканцами и арабами), и устное общение. С начала 2020-х гг., с рас-

пространением машинного и, особенно, ИИ-перевода, эта практика отмирает, уступая место бессмысленно-витиеватым оборотам больших языковых моделей (в первую очередь ChatGPT).

171 Лорел и Харди — Стэн Лорел (Stan Laurel, 1890–1965) и Оливер Харди (Oliver Hardy, 1892–1957) — британо-американские киноактёры, комики, одна из самых популярных комедийных пар в истории кино. Снимались с 1920 до 1956 года. После смерти Харди Стэн Лорел категорически отказался продолжать сольную карьеру, но дожил до возрождения (благодаря телевидению) интереса к своим работам.

172 Это слово, возникшее в США в 1960-х гг. с развитием массовых пассажирских перевозок реактивными самолётами, обычно не переводится и обозначает сбой «внутренних часов» организма от резкой смены часовых поясов (jet — реактивный, lag — задержка). Во времена поршневой авиации и, тем более, в эпоху «Имперских авиалиний» джетлаг большой проблемы не создавал, поскольку его практически не было. Нет с ним проблем и на море — во-первых, из-за невысокой скорости хода кораблей, а во-вторых потому, что судовое время устанавливается либо по порту приписки, либо по UTC (гринвичскому без поправки на летнее/зимнее).

173 Пальма путешественников (дерево путешественников) получила своё название потому, что в оболочках есть вода, пригодная для питья в экстренных случаях.

174 Хошимин — официальное название Сайгона с 1976 года, хотя топоним «Сайгон» сохранён для центральной части города. Таиланд не воевал с Вьетнамом напрямую, но в 1979–89 гг. поддерживал оппозицию режиму, установившемуся после свержения красных кхмеров в Камбодже (Народная республика Кампучия существовала в 1979–1991 гг. при поддержке Вьетнама и СССР, а Таиланд занимал сторону национал-либерала Сон Санна и его «Национального фронта освобождения кхмерского народа»).

175 С 1957 г. в Малайзии уникальная система правления: конституционную монархию-федерацию возглавляет

поочерёдно один из 9 султанов, из которых 2 носят другие титулы — *раджа* (Перлис) и *Янг ди-Пертуан Бесар* (Негери Сембилан). Кроме 9 султанатов есть ещё 4 штата-губернаторства и 3 федеральные территории. Короля выбирает Совет правителей Малайзии на 5 лет, он носит титул Янг ди-Пертуан Агонг. Функции короля в основном церемониальные, а исполнительные обычно требуют согласования.

176 Кота-Бару — столица штата Келантан. Не путать с индонезийским портом Котабару, расположенным в провинции Южный Калимантан и имеющим население в 9 раз меньше. С бахаса (между индонезийским и малайским вариантами которого различия диалектные, они в основном взаимопонятны и оба используют латинскую графику) оба названия можно перевести примерно как «Новоград» или «Новгород».

177 Терминал аэропорта Пинанг перестроили в 2012 году при расширении аэровокзального комплекса, характерные треугольные крыши при этом заменили на плавные волнистые.

178 Речь идёт об одном из братьев Саркисян. Тигран, Мартин, Авет и Аршак Саркисяны (известные в Сингапуре как «братья Саркис») в 1887 г. открыли в Сингапуре отель «Раффлз» (Raffles), названный в честь основателя города сэра Стэмфорда Раффлза. Гостиница сочетала роскошь Востока и дух старой Англии, главное здание открыли в 1899 г.. Саркисяны обанкротились в начале 1931 г., управление отелем передали специально основанному государственному холдингу, который возглавил Тедди Троллер. В 1987 г., к столетию, отелю присвоен статус памятника гос. значения. В 1991 г. отель открылся заново после 2-летней реконструкции. Считается визитной карточкой Сингапура и одним из его главных символов.

179 Туран — французское колониальное название Дананга.

180 В русскоязычной и переводной литературе о западноевропейских колониях в Азии традиционно (с XIX века) используется именно транслитерация этого английского слова, обозначающего «поселение», чтобы провести смысловую грань между местными посёлками и колониальными, причём

независимо от национальности колонизаторов, будь то британцы (от Индии до Шанхая и Нагасаки), французы (во Вьетнаме и Лаосе), голландцы (в Японии и Индонезии), португальцы (в Индии, Макао и Японии) или испанцы (на Филиппинах).

181 Имеется в виду серебряный американский доллар, серебряный мексиканский песо или предшествовавший им исторически серебряный австро-венгерский талер, т. н. «талер Марии Терезии». Эти монеты сохраняли популярность и считались надёжным платёжным средством у местного населения европейских колоний в Азии и Африке спустя более чем век после выхода из обращения у себя на родине, в первую очередь из-за известного и высокого содержания серебра (проба 833°). Талеры Марии Терезии и их подобию выпускались в качестве так называемой торговой монеты многими европейскими, азиатскими и африканскими государствами до 1946 г., когда Венский монетный двор отозвал у всех иностранных государств права на чеканку и с того момента выпустил ещё по меньшей мере 38 млн монет. На северо-востоке Африки и на Ближнем и Среднем Востоке, от Джибути до Афганистана, эта монета, — с профилем австрийской императрицы XVIII века и гербом Габсбургов времён её правления, — использовалась как платёжное средство до 1960-х гг., а по непроверенным данным имеет хождение в частных сделках до сих пор.

182 Short SC.7 Skyvan — 19-местный двухмоторный турбовинтовой пассажирский высокоплан для местных авиалиний, прозванный за форму фюзеляжа «летучей обувной коробкой» (flying shoebox). В 1963–1986 гг. выпущено 149 экземпляров в 8 вариантах, включая военно-транспортный, парашютный и морской патрульный. Основной вариант — Skyvan 3 с двигателями Garrett/Honeywell TPE331. В настоящее время в лётной годности несколько более 20 машин, используются для авиаработ, парашютных выбросок, чартеров, а также ВВС Омана и Гайаны. Стоит отметить, что в Малайзии официально их не было, только в Индонезии и Таиланде.

183 Доллар Проливов — в этом случае валюта малайских

колоний и протекторатов Британии с 1904 по 1939 г. С 1906 года равнялся 2 шиллингам 4 пенсам, то есть 40 ДП в месяц — это 4 фунта, 13 шиллингов и 4 пенса, зарплата по меркам самой Британии нищенская.

184 Ян Йоханнес Молл был вторым пилотом у Парментие только во время Великой гонки МакРобертсона в 1934 г. Позже их могли ставить в экипаж DC-2 в том же составе, но в целом он был самостоятельным командиром — и единственным лётчиком KLM 1930-х, с которым Фратер теоретически мог бы пообщаться даже при написании этой книги, поскольку Молл дожил до декабря 1988 г.

185 К сожалению, один раз смог — 20.10.1948 г. из-за ошибки в карте и неверной метеосводки Парментие на «Локхид Констеллейшн» зацепил ЛЭП на заходе к Глазго, погибли 30 пассажиров и 10 членов экипажа, включая самого Парментие.

186 Мицубиси А6М «Зеро» — японский лёгкий палубный истребитель, выпускался с 1940 по 1945 г. Один из самых известных боевых самолётов Второй Мировой. До 1942 г. имел тактическое преимущество перед аналогичными британскими и американскими истребителями.

187 «Зажги мой огонь» — самая популярная песня группы The Doors, вышедшая в апреле 1967 г., и последняя, исполненная Джимом Моррисоном на сцене в 1970 г. на последнем концерте группы в полном составе. В феврале 1984 г., когда рок конца 1960-х в западном мире растерял популярность, эта заявка выдавала «постаревших хиппи». Популярность к песням «Дорз» вернулась в 1991 г. после выхода биографического фильма режиссёра Оливера Стоуна с Вэлом Килмером в роли Джима Моррисона.

188 Зебровая полосатая горлица (*Geopelia striata*) — птица семейства голубиных. Распространена в Южной и Юго-Восточной Азии, на севере Австралии, а с XIX века — на Мадагаскаре, Гавайях, о. Св. Елены, Маврикии, Реюньоне и Сейшелах.

189 Pilatus PC-7 — швейцарский однодвигательный турбовинто-

вой учебный самолёт с двухместной tandemной кабиной. Первый прототип собран в 1966 г., серийное производство начато в 1978 г., третья модификация (МКХ) выпускается и сейчас. Выпущено более 620 экз. Оснащается двигателем «Пратт энд Уитни» РТ6А-25. В основном используется в качестве самолёта первоначальной лётной подготовки в ВВС и ВМФ разных стран. В 1980–90-е гг. РС-7 с пулёмётным и малым ракетным вооружением применялись как для авиаударов и поддержке с воздуха в Гватемале, Мексике, Чаде, Иране и Сьерра-Леоне. В большинстве случаев это вызывало резкие протесты со стороны производителя и правительства Швейцарии. ВВС Малайзии — один из крупнейших эксплуатантов этого типа с самого начала и только в качестве учебного.

190 Little Englander — прозвище противников колонизации, также, в определении современного Кембриджского толкового словаря английского языка, обозначающее английских националистов-ксенофобов, считающих, что взаимодействие с другими государствами следует ограничить и прибегать к нему только при абсолютной необходимости.

191 *Papilio palinurus* — бабочка семейства Парусники. Крылья чёрно-изумрудные с радужным отливом.

192 Датук сери — малазийский почётный титул, примерный аналог британского рыцарства. Русский аналог — «Его/Ваше Высочество».

193 Percival P.56 Provost — британский учебно-тренировочный цельнометаллический двухместный однодвигательный поршневого типа с хвостовым колесом. Выпускался в 1950–56 гг., эксплуатировался в 1953–69 гг. Выпущен 461 экземпляр в 6 вариантах, два из которых — с вооружением. В лётной годности сохранилось 3 или 4 экземпляра.

194 Мицубиси G4M, сухопутный двухмоторный средний бомбардировщик. В 1939–45 гг. построено 2 435 экз., сохранилось несколько фюзеляжей в разном состоянии. Аналоги — Ил-4, Б-25, Б-26, «Бристоль Бофорт», «Виккерс Веллингтон», «Хейнкель He.111».

195 Викторианский творческий союз либреттиста Уильяма Гилберта (1836—1911) и композитора Артура Салливана (1842—1900). Вместе с 1871 по 1896 г. они создали 14 комических опер, до сих пор сохраняющих популярность в Британии и США.

196 «Нет-нет, Нанетт» (No, No, Nanette) — мюзикл 1919 г., экранизированный в 1930 и 1940 гг. Либретто Отто Харбаха и Ирвина Сизара, музыка Винсента Юмэнса. «Шейх Аравии» (The Sheik of Araby) — песня 1921 г., музыка Теда Снайдера, слова Гарри Б. Смита и Фрэнсиса Уилера. С середины 1920-х годов — один из джазовых стандартов.

197 Darkie («Черныш») — зубная паста фирмы «Хоули и Хэйзел», созданная в 1933 г. в Шанхае. В 1985 г. компанию купила корпорация «Колгейт-Палмолив», а в 1989 г. в порядке борьбы с колониальным наследием и расизмом название сменили в Darlie, а эмблему — с псевдонегритянского лица («блэкфейса») актёра Эла Джонсона на изображение белого улыбающегося джентльмена (правда, китайское название до сих пор переводится как «зубная паста чёрного человека»). Эта зубная паста сохраняет популярность в Азии и иногда встречается в России.

198 Стойка пересадки (малайск.), калька с английского transit counter (тράнзит кáунтер). В этом случае — транспортно-пересадочный узел.

199 «Лордс Крикет Граунд» (Lord's Cricket Ground) — лондонский стадион для крикета, открытый в 1814 г., на котором проходят самые важные матчи в этом виде спорта в Англии. Назван в честь основателя, Томаса Лорда. Этот стадион называют «домом крикета», также на его территории находится старейший в мире музей спортивной игры.

200 Peninsular and Oriental Steam Navigation Company (Морская пароходная компания Полуострова и Востока) — британская судоходная компания, основанная в 1837 г. Торговая марка существует до сих пор, но круизный бизнес с 2000 г. принадлежит компании Carnival Cruises, а логистический с 2018 г. — датскому конгломерату MAERSK.

201 Чанги — район Сингапура. Во время войны там располагался лагерь интернированных и военнопленных европейцев, американцев, австралийцев и новозеландцев; условия содержания были, по описаниям выживших «ужасающими». Подробнее о жизни и быте лагеря Чанги можно прочитать, например, в частично автобиографическом романе Джеймса Клавелла «Король крыс» (см. примечание 253). 29.12.1981 г. в Чанги открылся нынешний международный аэропорт Сингапура, заменивший в этой роли Пая Лебар (ныне военную авиабазу). Исторически первым гражданским аэропортом Сингапура в 1930–37 гг. был Селетар, изначально авиабаза Королевских ВВС Великобритании, в наши дни — аэропорт деловой авиации и авиации общего назначения, а с 1937 по 1955 г. — Калланг, от которого остались только следы.

202 Сливки, калька с английского cream.

203 В этом контексте слово «Дороги» обозначает якорную стоянку в спокойных водах, припортовый рейд.

204 Пляжная дорога, 1.

205 Бабочка вида *Delias hyparete* с яркими бело-красно-жёлтыми, с чёрными прожилками, крыльями.

206 Пер. В. Н. Кондракова, цит. по изд. 1983 г., Москва, изд-во «Мысль».

207 Джозеф Конрад (Joseph Conrad, 1857–1924, настоящее имя Юзеф Теодор Конрад Коженёвский) — английский писатель польского происхождения; родился в Бердичеве, в детстве жил в Вологде, Чернигове и Одессе, свободно владел польским, французским и русским, хотя последнее отрицал, а писал исключительно по-английски. С 1874 до 1894 г. был моряком, дослужился до чина капитана. Автор 20 романов и повестей, 26 рассказов, мемуаров, эссе и сборников документальных заметок. «Лорд Джим» — самый известный роман Конрада. Экранизирован в 1965 г., реж. Роберт Брукс, в роли Лорда Джима — Питер О’Тул (известный российским зрителям в первую очередь по ролям Лоуренса Аравийского в одноимённом фильме Дэвида Лина 1962 г. и императора

Тиберия в «Калигуле» Тинто Брасса, 1979 г.).

208 Дорис Геддес держала магазин именно в «Раффлз» по многочисленным источникам, «с 1947 г. 30 лет», до того он находился в другом месте.

209 Последний британский корабль под названием «Террор» погиб в 1941 г. у берегов Ливии. Здесь имеются в виду флотские казармы (1945–1971 г.) в Сембаванге, Сингапур, названные в честь бомбардирского корабля «Террор» 1813 г. постройки, вместе с кораблём «Эребус» ходившего в антарктические экспедиции Росса (1839–1843) и Франклина (1845–1847). Обломки «Террора» нашли в 2016 г. в Канаде на дне одноимённого залива о. Кинг-Вильям в Канаде.

210 Экранизация одноимённого романа Джеймса Хилтона, реж. Сэм Вуд, 1939 г. Роберт Донат получил «Оскар» 1940 г. как раз за роль в этом фильме, входящем в золотой фонд британской и мировой киноклассики.

211 Сингапур и прилегающие острова.

212 См. примечание 177.

213 С 1880-х до 1930-х гг. электричество, как и авиация с 1900-х, было неоспоримым символом современности и прогресса, так что неудивительно такое настойчивое употребление слова «электрический» в рекламе, а по-английски ещё и с заглавной буквы.

214 Геррит Гейзендорфер (1892–1949) — нидерландский пионер авиации, пилот KLM с нидерландским пилотским свидетельством номер 1 (1921 г.). Принимал участие в Великой воздушной гонке 1934 г. на самолёте «Пандер S.4», но неудачно, о чём можно прочитать в книге «До Австралии за три дня» Куне Дирка Парментие. Ссылка на электронное издание русского перевода — в конце этой книги.

215 Речь идёт о войне в Восточном Тиморе (1975–1999 гг.). В 1975 г., после провозглашения независимости Восточного Тимора от Португалии начался вооружённый конфликт между

сторонниками полной независимости, сохранения статуса заморской территории и включения в состав Индонезии. Индонезия ввела войска 07.12.1975 и объявила Восточный Тимор 27-й провинцией 17.07.1976, это было инициативой президента Сухарто, правившего Индонезией 32 года. 23 года длились боевые действия, голод и эпидемии, в результате которых погибли более 200 тыс. чел. Перспективы окончания войны появились со свержением Сухарто 21.05.1998, а закончилась она вводом миротворческих сил ООН 12.09.1999, после того, как на референдуме 30.08.1999 78,5% населения проголосовали за независимость, что привело к очередной резне. 20.05.2002 Демократическая Республика Восточный Тимор (Республика Демократика Тимор Лешти) официально провозгласила независимость. Страна остаётся крайне бедной и полагается на международную помощь, несмотря на значительные природные богатства.

216 То есть поспать. В английском оригинале использовано выражение «качнуться египетской физрой» (off for <...> a spot of Egyptian PT), возникшее у британских солдат во времена в конце XIX в. (Египет тогда был британским протекторатом). Они намекали на кажущуюся лень египтян, имея в виду, что даже если обязательные занятия физподготовкой заменить сном, то нагрузка всё равно будет выше, чем у местного населения. Учитывая, что эпизод с плантатором происходит в 1977 г., а книга написана в середине 1980-х, советский армейский жаргонизм тех лет здесь видится уместным. Кстати, дешёвый джин в оригинале назван mother's ruin, «убийца матерей». Это отсылка к эпидемии «джинового безумия», бушевавшего в Англии, в первую очередь в Лондоне, с 1690-х до конца 1750-х гг. (в 1751 г. вступил в силу запрет на производство крепкого алкоголя частными лицами, реально подействовавший спустя несколько лет), а также всплеску потребления джина в середине XIX в., в царствование королевы Виктории, — и эпоху промышленной революции, — в «джиновых дворцах». Массовое производство дешёвого (весьма часто некачественного и откровенно ядовитого) джина развилось в ответ на запрет импорта крепкого алкоголя, в первую очередь французского бренди, и отмену в 1690 г. монополии Лондонской винокуренной гильдии. Современным

российским читателям будет понятна аналогия с «боярышником» 2017 г., «спиртом “Рояль”» середины 1990-х, и самогоном времён антиалкогольной кампании 1985–1990-х гг., но российские масштабы отравления суррогатным крепким алкоголем 1980–2010-х гг. совершенно ничтожны по сравнению с английским пьянством 300-летней давности, когда хроническое алкогольное отравление, белая горячка и наследственный алкоголизм были совершенно заурядными явлениями, особенно среди обитателей лондонских трущоб.

217 Отсылка к фокстроту 1942 г. On a Wing and a Prayer («На одном крыле с молитвой») в СССР ставшем год спустя «Песенкой бомбардировщика» — «На честном слове и на одном крыле».

218 19.03.1984 г., [скан микрофильма](#) доступен на сайте Национальной библиотеки Сингапура (код NL14369).

219 Meat Loaf («Мясной рулет», Майкл Ли Эдей, Michael Lee Aday, 1947–2022) — американский рок-музыкант. В России массовому слушателю известен только одной песней, балладой “I’d Do Anything for Love (But I Won’t Do That)” («Я бы сделал всё во имя любви (но не буду)») с альбома 1993 г. Популярностью в России эта песня обязана первым российским радиостанциям 1990-х, делавшим ставку на зарубежную музыку, — «Радио РОКС» (где когда-то работал переводчик этой книги), «Европа Плюс», «Радио 101» и «Радио Максимум», которые в начале-середине 1990-х ориентировались на американские, британские и французские хит-парады. На самом деле его музыкальная карьера началась в 1967 г., известность он получил после лос-анджелесских представлений мюзикла «Волосы» 1968 г. В 1970-2000-е гг. играл сравнительно мягкий рок с достаточно сложными аранжировками и несложными, напротив, текстами, но у людей 1900–30-х гг. рождения рок-музыка «после Элвиса Пресли», а иногда и любая «электрическая», обычно вызывала раздражение.

220 QANTAS (первоначально через точки, Q.A.N.T.A.S.) — сокращение от Queensland And Northern Territory Aerial Services. Именно эта организация, как раз в 1930-е гг. вышедшая за пределы двух североавстралийских регионов, до сих пор

остаётся австралийским национальным перевозчиком, тогда как собственно «Австралийские национальные авиалинии» канули в лету сразу после гибели Кингсфорд-Смита; компания, существовавшая под этим названием с 1936 по 1957 г., имела другие корни и выросла из тасманийского местного перевозчика «Флиндерс Айленд Эйруэйз», основанного Уильямом Холлименом и его сыновьями Виктором (пилотом) и Айвеном.

221 Вьетконг — неофициальное название Национального фронта освобождения Южного Вьетнама (1960–1977, с 1977 г. входит в состав Отечественного фронта Вьетнама — организации, занимающей 499 из 500 мест (1 вакантно) в парламенте (Национальном собрании)). С конца 1960-х гг. американские СМИ обозначали этим словом вьетнамских коммунистов в целом.

222 Джордж Орсон Уэллс (George Orson Welles, 1915–1985) — американский кинорежиссёр, сценарист, актёр театра и кино, радиоведущий. Легенда кинематографа. Соавтор и голос легендарной радиопостановки 1938 г. по роману «Война миров» своего однофамильца Герберта Уэллса. Широко известная история с паникой американских радиослушателей, принявших радиоспектакль О. Уэллса в стилистике репортажа за настоящие новости о вторжении марсиан, была раздута газетчиками (желавшими навредить радио, которое в США тогда воспринималось как конкурент ежедневной прессе). На самом же деле радиопостановка по «Войне миров» привела к панике около 11 лет спустя, 12.02.1949 г., в Эквадоре. Тогда разгневанная толпа разгромила студию и контору «Радио Кито», в беспорядках погибло 6 человек.

223 De Havilland Canada DHC-6 Twin Otter — канадский двухмоторный турбовинтовой многоцелевой самолёт короткого взлёта и посадки, в первую очередь для гражданских пассажирских и грузопассажирских перевозок на местных маршрутах и авиаработ. Выпускается с 1966 г., у версий до 400 20 пассажиров, у современной 400 — 19. Ближайшие аналоги — Ан-28 и Let L-410 UVP, в России в регулярном сообщении эксплуатируется «Чукотскими авиалиниями».

224 By the rivers of Babylon, where we sat down // And there we wept, when we remembered Zion. Слова из библейского псалма 136 (в латинской традиции 137). Далее по тексту второй куплет. Песня написана участниками ямайской группы Melodians Брентом Доу и Тревором МакНафтоном в 1970 г., но известность в т. ч. в СССР, получила в 1978 г., в исполнении группы «Бони Эм» (Boney M), где не было растафарианских отсылок ямайских музыкантов. По сути и у «Мелодианс», и у «Бони Эм» получился обычный госпел, североамериканская протестантская духовная песня, но в первом случае в стилистике регги, а во втором — диско, которые собственно госпелу не свойственны. Индонезийский командир пел, очевидно, версию «Бони Эм», не вкладывая в неё никакого духовного смысла.

225 Сизаль — обработанное волокно агавы.

226 Капок — «хлопковое дерево», из его семян получают вату.

227 CASA C-212 — изначально испанский самолёт для грузоперевозок, лесопатруля и санитарной авиации, двухмоторный турбовинтовой высокоплан средне-короткого взлёта (до 610 м) и посадки (до 300 м), пригоден для работы с неподготовленных грунтовых площадок. Также есть пассажирский вариант, до 26 пассажиров или 25 десантников. С 1971 по 2012 г. на заводе в Севилье выпущено 485 (считая с прототипами) экземпляров. С 1975 г. по лицензии выпускается в Индонезии, на заводе PTDI в Бандунге (к 2025 г. выпущено 124 экз).

228 Che sera sera (ит.) — «будь, что будет», «чему быть, тому не миновать».

229 День независимости США, традиционно отмечаемый фейерверками и иллюминацией.

230 Великий лондонский пожар бушевал со 2 по 6 сент. 1666 г., уничтожив 13 000 домов, 87 церквей, включая Собор Святого Павла, и лишив жилья 72 000 человек — 90% населения тогдашнего центрального Лондона. После пожара архитектор Кристофер Рен разработал новый генеральный план Лондона,

воплощённый частично, также по его проекту сооружён нынешний Собор Святого Павла. Роль Великого пожара в истории архитектуры и строительства Лондона примерно сопоставима с ролью пожара 1812 г. в Москве.

231 Teh botol — «чай в бутылке», подслащённый зелёный чай с жасмином, индонезийский национальный безалкогольный напиток. Продаётся повсеместно в Индонезии и экспортируется во многие страны мира.

232 Вивеко Супоно (Wiweko Soepoно, 1923–2000) — индонезийский военный и революционный деятель, авиатор. В 1965 г. совершил одиночный перелёт из г. Уичито, штат Канзас, в Джакарту на «Бичкрафт Супер Н-18» за 2,5 суток с остановками на дозаправку в Гонолулу, на Гуаме, на о. Уэйк и в Маниле, став первым индонезийцем, в одиночку перелетевшим через Тихий океан. Генеральный директор «Гаруда Индонезия» с 1968 по 1984 г. В 1977 г. предложил сократить экипаж Airbus A300 с трёх до двух человек, убрав бортинженера и распределив его обязанности между командиром и вторым пилотом, чем определил развитие отрасли в глобальном масштабе и за что сооснователь «Эйрбас Индастриз» Роже Бетэй назвал его «одним из величайших провидцев в истории авиации». DC-3 с бортовым номером RI-001 «Сеулавах» (в честь горы в провинции Ачех), о котором идёт речь, выставлен в качестве памятника под открытым небом в развлекательном парке «Таман Мини-Индонезия Идах» в Восточной Джакарте.

233 Гаруда, или же Гарутман, также Кашьяпи, Супарна и др. — второстепенное божество в индуистском пантеоне. В буддизме Ваджраяны — символ просветлённого ума. Олицетворение мужества. В Махабхарате описывается как тот, кто принимает быстрые решения, проникает куда угодно и произвольно меняет обличье на любое. Получеловек-полуптица (сын мудреца Кашьяпы и матери птиц Винаты). Часто изображается в виде орла — например, на гербах Индонезии и Таиланда, а также российской Республики Алтай и (как «Хангарьд») монгольской столицы Улан-Батора.

234 Площадь Независимости (при голландцах — Конигсплейн, Королевская пл.) в центре Джакарты. С 1997 г. вторая, а с 2000

г. третья по размеру (1 км²) в мире после пл. Синхай (1,76 км²) в Даляне и Таймс-сквер в Дацине (1,44 км²), занимает территорию примерно вдвое больше, чем пл. Тяньаньмэнь в Пекине и примерно в 8 раз больше пл. Согласия в Париже.

235 Название площади в переводе — Бычье поле (при голландцах — пл. Ватерлоо). Монумент «Освобождение Западного Ириана» (1963 г.) состоит из П-образного бетонного постамента высотой 20 м, на перекладине которого установлена 11-метровая бронзовая статуя, эта конструкция стоит на крыше 5-метрового павильона, общая высота сооружения 36 м.

236 Программа трансмиграции была начата голландским колониальным правительством, продолжена при Сукарно, достигла пика в 1977–84 гг. при Сухарто. За время работы программы переселено порядка 5 млн человек, всего число переселенцев и их потомков составляет около 20 млн человек. Программа одно время финансировалась Всемирным банком, но с 2000 г., после падения режима Сухарто и в результате финансовых кризисов, её масштаб сократился. Трансммиграцию критикуют за «яванизацию и исламизацию» восточных регионов страны (католических и протестантских; также сохраняются анимистические культы), экологические проблемы, межэтнические и религиозные конфликты. В какой-то мере индонезийскую трансмиграцию можно считать более успешным аналогом программы П.А. Столыпина по переселению крестьян из центральных, южнорусских и украинских губерний на Кавказ, в Сибирь и на Дальний Восток, а позже и в Казахстан, хотя столыпинский план (продолженный после революции 1917 г. до 1960-х гг.) в предполагал не столько уменьшение плотности населения Черноземья, сколько освоение целинных земель, чтобы они не «простаивали», и ликвидацию чересполосицы.

237 Он же «тук-тук».

238 По такому описанию установить, что это за самолёт, действительно непросто. У «Мандалы» в 1980-е гг. из четырёхмоторных турбовинтовых самолётов были «Виккерс Вангард», «Локхид Электра L-188» и Ан-12 (все с

четырёхлопастными винтами), но «Электру» и «Вангард» Фратер точно опознал бы. Сведений о переоборудовании грузовых Ан-12 «Мандалы» в пассажирские с заменой винтов нет, хотя этого нельзя исключать. «Летающая крепость» — бомбардировщик Б-29 (его советская копия — Ту-4).

239 Австралийская диско-группа Bee Gees.

240 Точно таким же образом 23 октября 1934 г. совершил экстренную посадку экипаж DC-2 KLM «Аист» капитана Парментие на ипподроме австралийского города Олбери.

241 Курт Вайль (Kurt Weill, 1900–1950) — немецкий композитор, эмигрировавший из Германии в 1933 г., сначала в Европу, потом в США, получив гражданство в 1943 г. Более всего известен сотрудничеством с Бертольдом Брехтом и соавторством «Трёхгрошовой оперы», включая балладу «Мэкки-нож».

242 Салак, он же змеиный фрукт — тропический фрукт.

243 Флэш Гордон (Flash Gordon) — персонаж одноимённого американского научно-фантастического комикса, впервые опубликованного 7 января 1934 года. Создан художником Алексом Рэймондом. По мотивам комиксов появилась франшиза из множества полнометражных и многосерийных кинофильмов мультфильмов, телесериалов, радиопостановок, сувенирной продукции и компьютерных игр. В 1980-е гг. в разных газетах перепечатывались некоторые комиксы 1930..40-х гг.

244 «Перевернутое царство» — богословская метафора, основанная на библейских описаниях Царства Божия: «последние будут первыми, и первые последними» (Мф 20:16); «царство, где смиренные наследуют землю» (Мф 5:5), а «богатые будут отпущены ни с чем» (Лк 1:53). Однако в этом контексте «перевернутое царство» значит скорее «на борту полный бардак».

245 Информационное агентство США (US Information Agency, USIA) — орган государственной пропаганды, созданный в

противовес в первую очередь Совинформбюро (в 1961–1992 гг. Агентство печати «Новости», в 1992–2013 г. РИА «Новости», с 2014 г. МИА «Россия Сегодня») и другим пропагандистским учреждениям СССР. Существовало с 1953 по 1999 г., после расформирования его функции были переданы Управлению международных информационных программ Госдепартамента и Совету управляющих по вопросам вещания.

246 Кристофер Хьюстон «Кит» Карсон (Christopher Houston “Kit” Carson, 1809–1868) — деятель американской эпопеи Фронттира, участник Индейских войн, генерал. О его жизни, не считая автобиографии, выпущено несколько книг, переиздаваемых до сих пор.

247 Томас Харди (Thomas Hardy, 1840–1928) — английский писатель и поэт, один из самых плодовитых авторов поздневикторианской эпохи и начала XX века.

248 Бак Роджерс (в первом появлении Энтони Роджерс) — вымышленный персонаж авторства американского писателя и колумниста Филипа Нолана. Приключения Бака Роджерса в комиксах, фильмах, радиопостановках и телесериалах стали важной частью массовой культуры. Серия развивалась параллельно освоению космоса и сделала космическое пространство, в особенности для американцев, привычным местом действия фантастических романов. Первая новелла («Армагеддон 2419 года») вышла в 1928 г., первый комикс — в 1929, первая радиопостановка (ставшая первой научно-фантастической радиопередачей в истории) — в 1932. Здесь речь идёт о телесериале NBC 1979–81 гг. «Бак Роджерс в XXV веке».

249 DIL — аэропорт Дили. Сейчас Дили — столица Тимор-Лешти (Восточного Тимора), а аэропорт носит имя президента Николау душ Рейш Лобато, политика и национального героя Тимор-Лешти.

250 Революционный фронт за независимость Восточного Тимора, Frente Revolucionária de Timor-Leste Independente, FReTiLIn.

251 Пояснение для читателей «до тридцати». «Третьим миром» до распада СССР назывались страны, не относящиеся ни к «первому», капиталистическому («западному») миру (США, Канада, Великобритания, Ирландия, Франция, Испания, Португалия, Италия, Австрия, Греция, ФРГ, Швейцария, Лихтенштейн, Сан-Марино, Ватикан, Андорра, Бельгия, Нидерланды, Люксембург, Финляндия, Швеция, Дания, Норвегия, Исландия, Австралия, Новая Зеландия, Япония, Тайвань, Турция, Греция, ЮАР, Израиль, Южная Корея), ни ко «второму», социалистическому (СССР, Польша, Болгария, Венгрия, Румыния, Чехословакия, ГДР, Албания, а также Югославия, Китай, Вьетнам Северная Корея, Куба). Ещё точнее — страны, не входившие ни в НАТО и Европейское объединение угля и стали, выросшее в Евросоюз, ни в Организацию Варшавского договора (ОВД) и Совет экономической взаимопомощи (СЭВ). Термин появился в 1952 г. в статье французского демографа Альфреда Сови для обозначения государств, не участвующих в Холодной войне. При этом политические режимы, властвующие в «третьем мире», включая бывшие колонии Великобритании, Франции, Нидерландов, Бельгии и Португалии, могли иметь как прозападную ориентацию (скажем, Ботсвана, Индонезия, Пакистан, Марокко, Сальвадор и никогда не бывший ничьей колонией Таиланд), так и просоветскую (например, Ангола, Египет, Никарагуа, Лаос), либо идти «своим путём», вызывавшим раздражение и в Вашингтоне с Лондоном, и в Москве с Пекином (Камбоджа при Пол Поте, Иран после исламской революции 1979 г., в определённой степени ЮАР времён апартеида — расовой сегрегации с превосходством белых, возведённой в абсолют государственной политики, 1945–90 гг.). После распада СССР к странам «третьего мира» стали применять определение «развивающиеся», а с конца 2010-х гг. их стали называть «глобальным Югом» — к которому не относят находящиеся в Южном полушарии Австралию и Новую Зеландию, а также Китай, но куда некоторые исследователи и публицисты причисляют Мексику, Бразилию, Аргентину, Чили и бывшие советские республики Центральной Азии и Закавказья.

252 Не наступать (индонез., англ.)

253 Указатель количества жидкости, устроенный по принципу сообщающихся сосудов. В авиации такие практически перестали использоваться к концу 1930-х гг. В России похожие указатели можно встретить как раз на водяных котлах в поездах дальнего следования, но и там они постепенно уходят в прошлое.

254 Piper PA-23 Aztec (Пайпер ПА-23 «Ацтек», в 1953–59 гг. Apache, «Апач») — двухмоторный 4- или 6-местный самолёт авиации общего назначения. Оснащён двумя поршневыми двигателям «Лайкоминг» O-540-A мощностью 250 л.с. каждый. Широко распространён как частный и санитарный самолёт, используется для авиаработ, как деловой и учебный для АОН, ГА и ВВС разных стран. Выпускается в модификации «Ацтек» с 1959 г. до сих пор, существует 7 серийных модификаций и несколько прототипов, всего построено ок. 7000 экз.

255 «Тропа хиппи» (hippie trail, хиппи-трэйл) — неформальное название маршрутов самостоятельного молодёжного туризма, в первую очередь из Европы в Южную Азию, преимущественно в Индию, и практически без использования авиации, в основном по земле, часто на попутном транспорте или частных микроавтобусах (например, на легендарном «хипповозе» «Фольксваген Т1») максимально дёшево. Предшественник современного бэкпэкства, «путешествий с одним рюкзаком», развившегося как раз с подешевением авиаперелётов. Маршруты были популярны с конца 1950-х до конца 1970-х и пришли в упадок из-за изменения политической обстановки на Ближнем Востоке, когда стало практически невозможно путешествовать через Ирак, Иран и Афганистан, а пересечение границы между Пакистаном и Индией существенно затруднилось. В Австралии также до наших дней существует традиция, сменившая «тропу хиппи», так называемая «прогулка» (walkabout). Это длительное путешествие по миру, нередко кругосветное, в которое молодые австралийцы, поодиночке или небольшими компаниями, отправляются по окончании школы или вуза перед тем, как либо погрузиться в рутину обычной взрослой жизни, либо куда-то из Австралии переехать. Саркастическое описание «волкэбаута» с упоминанием «тропы хиппи» и негативных проявлений

дешёвого глобального туризма составляет эпопею лирического героя знаменитой песни Down Under группы Men at Work (вы её знаете — весёлый регги-мотив, начинается задорным соло на флейте). Сейчас путешествие по классической «тропе хиппи» из Лондона, Парижа или Берлина в Гоа, на Шри-Ланку или в Бангкок крайне затруднено недружественными к одиночным самостоятельным путешественникам режимами в Сирии, Ираке, Иране, Афганистане и Пакистане, хотя периодически подобные предприятия совершаются. В основном же жаждущие впечатлений и просветления молодые люди с начала 1980-х гг. просто покупают билеты на прямые авиарейсы — как гречанка Елена из первой главы этой книги.

256 Невысокий, до 900 м, горный хребет протяжённостью около 350 км с севера на юг на севере Англии. Отделяет Йоркшир от Северо-Западной Англии.

257 В 2025 г. организация Amnesty International признана в РФ нежелательной, о чём нужно делать пометки при всяком публичном упоминании, в том числе в литературе о временах, когда такого юридического понятия не было.

258 Индонезийский авиационный политехнический институт «Чуруг» (Politeknik Penerbangan Indonesia Curug) — индонезийский вуз, готовит специалистов в области гражданской авиации, аналог СПбГУ ГА. Само слово «чуруг» на бахаса обозначает «водопад».

259 «Дырка в полу»

260 Джеймс Клавелл (James Clavell, 1921–1994) — австралийско-англо-американский писатель и сценарист. Автор цикла романов о Юго-Восточной Азии: «Сёгун» (наиболее известный, экранизирован в 1980 и 2024 гг., действие — 1600 г.), «Тай-Пэн: роман о Гонконге» (действие — 1841 г.), «Гайдзин» (действие — 1862 г.), «Король крыс» (по личному опыту заключения в лагере интернированных Чанги во время японской оккупации Сингапура, действие — 1945 г.), «Благородный дом» (ещё один гонконгский роман, в книге действие происходит в 1962 г., в 4-серийном телефильме NBC 1988 г. с Пирсом Броснаном в главной роли действие

перенесено в 1987 г.) и «Шамал» (иранская революция 1979 г.). Более поздние по времени действия романы так или иначе отсылают к событиям и героям предшествующих, поэтому чтение их рекомендуется именно в приведённом здесь порядке. Все изданы на русском языке, переведены достаточно качественно и доступны в онлайн-библиотеках.

261 В Индонезии, Латинской Америке и иногда в некоторых африканских странах родители нередко дают мальчикам имена знаменитостей в надежде, что таким образом им будут сопутствовать удача и благополучие. При этом чьё именно это имя — не так уж важно: в подробностях европейской истории простые индонезийцы несведущи, поэтому Гитлер для них — просто знаменитость.

262 День тишины, или ньепи — балийский новый год, самый старый известный ритуал в истории человечества, отмечается по меньшей мере с 78 г. н. э., с которого ведётся балийское летоисчисление. Изначально это индуистский праздник, день предназначен для молчания, поста, медитации и рефлексии, но неиндуисты и туристы не освобождаются от его соблюдения. Туристам запрещено покидать отели, где они могут делать что угодно, но на улице могут находиться только охранники «печаланг», следящие за соблюдением установленного порядка, и бригады скорой помощи на вызове в автомобилях. Ньепи начинается в 6 утра и заканчивается в 6 утра следующего дня в один из мартовских дней, совпадает с индийскими праздниками Гуди-падва (шт. Махараштра) и Угади (области телугу). В 2026 г. выпадает на 19 марта и начинается 1948 год по балийскому календарю.

263 Blue Moon, 1934 г., композитор Ричард Роджерс, автор текста Лоренс Харт.

264 Оккер — оскорбительное прозвище «грубого и неотёсанного мужика» из австралийской глубинки, примерный аналог американского «реднека», российского «кубаноида», и украинского «рагуля». Оккер отличается неряшливостью, пристрастием к пиву, грубостью и толстокожестью, но в то же время изобретателен, добродушен и нередко готов помочь окружающим (когда трезв и в настроении). Определение

набрало популярность в 1970-е гг. после серии телепередач по сценариям Рона Фрейзера, где фамилия главного героя — Оккер. Ранее это место занимало прозвище «Алф».

265 Обри Кох (Aubrey Koch, 1904–1975) — австралийский гражданский и военный лётчик. В описываемом эпизоде 30 января 1942 г. был ранен в левую ногу и левую руку, а правую ногу сломал при аварийном приводнении. При таких ранениях вплавь отправился к берегу, где ему помогли местные жители, а пятерых выживших из 18 его пассажиров в течение нескольких дней подобрали нидерландские военные моряки на гидросамолёте «Дорнье». 22 апреля 1943 г. он выжил ещё в одной катастрофе, приведшей, по неопытности его второго пилота, к гибели 13 пассажиров из 31 — летающая лодка «Камилла» разломилась при аварийной посадке в плохую погоду у берегов Новой Гвинеи. Проведя в море 18 часов, Кох был по случаю спасён проходящим пароходом. Австралийские авиационные власти решили освободить его от ответственности за этот инцидент. После войны 4 года летал командиром в должности старшего пилота на «Дугласе DC-4». От активной лётной работы отошёл в 1950 году, имея более 17 000 часов налёта, и был назначен инспектором по безопасности полётов. В 1955 году произведён в члены Ордена Британской империи. Вышел в отставку в 1961 г.

266 Фрэнсис Ксавье Гселл (Francis Xavier Gsell, 1872–1960) — римско-католический епископ и миссионер, уроженец Эльзаса (принадлежавшего тогда Германии). В 1900 г., после обучения в Риме, прибыл в качестве миссионера на Папуа, где работал до 1906 г., затем перебрался в Дарвин (тогда называвшийся Палмерстон). В 1910 г. создал миссию на о. Батерст у северного побережья Австралии, где работал до 1938 г. Произведён в офицеры Ордена Британской империи в 1935 г. Во время работы на о. Батерст, потерпев неудачу с обращением взрослых аборигенов в христианство, занимался образованием детей, а также «выкупал» многих девушек, обручённых, по обычаю, с более старшими мужчинами, чтобы они могли выходить замуж за ровесников. За это его прозвали «епископом со 150 жёнами» (так он назвал и свою автобиографию). С 1938 по 1949 г. служил епископом Дарвина. При поддержке правительства

проводил, разумеется, мотивируя её благими намерениями, политику изъятия детей из семей аборигенов Северной Австралии и Торресова пролива (обычно более светлокожих, в основном смешанной расы) с последующим их размещением в интернатах и приёмных семьях для «подготовки к жизни в цивилизованном обществе». Эта политика проводилась с 1906 г. до середины 1960-х гг. с отдельными рецидивами до начала 1970-х, в настоящее время осуждается как расистская «ошибка прошлого».

267 Двухмачтовое, иногда трёхмачтовое каботажное (т. е. предназначенное для работы в прибрежных водах и небольшое) парусное судно.

268 Аэропорт Айерс-Рок (AYQ/YAYE), в 340 км к юго-западу от Алис-Спрингс, построен в 1958 г. Ближайший населённый пункт — курортный городок Юлара, а главная достопримечательность местности — песчаниковый монолит Улуру, часть национального парка «Улуру — Ката-Тьюта».

269 В Австралии автопоезда (роадтрейн, дословно «дорожный поезд») длиннее и тяжелее, чем во всём остальном мире. Это седельные тягачи, но не с одним длинным прицепом, а с несколькими — двумя или тремя, иногда четырьмя. Иногда — длинный фургон с шестью прицепами, из которых один короткий («роадтрейн тип К», для перевозки руды). Длина и вес автопоездов жёстко регламентированы и составляют, в зависимости от штата, типа и количества прицепов, от 26 до 53,5 м, а полная масса может достигать 200 т (хотя обычно в пределах 140). Разрешённая максимальная скорость — 90 или 100 км/ч, в зависимости от штата и типа автопоезда. Автопоезда, собираемые целенаправленно для рекордов, а не для практических грузоперевозок, могут достигать почти полутора километров в длину и весить более 1200 т.

270 Rotary International — сеть международных неправительственных, неполитических, нерелигиозных некоммерческих гуманитарно-благотворительных организаций. Первый ротари-клуб основан в Чикаго 23 февраля 1905 г. адвокатом Полом Харрисом и тремя его друзьями. Члены ротари-клубов — преимущественно деловые люди с достаточным количеством

свободного времени и готовы жертвовать деньги и усилия на образовательные, гуманитарные, экологические и благотворительные проекты. Решения принимаются на собраниях коллегиально. Членство в «Ротари» открытое, однако для вступления требуется рекомендация, а новопринятый ротарианец проводит несколько месяцев в роли скорее наблюдателя, чем активного участника. Название Rotary произошло от изначальной практики чередования (ротации) места проведения собраний в офисах членов клуба. Сейчас сохраняется ротация президента местного клуба раз в год 1 июля. На 2025 г. в РФ насчитывается 90 ротари-клубов (первые появились в 1990 г.). Наиболее заметный проект «Ротари Интернешнл» — финансирование борьбы с полиомиелитом. В России ротарианцы, в частности, помогают детям с ДЦП и покупают музыкальные инструменты одарённым детям-музыкантам. Существует теория заговора, по которой ротари-клубы — площадки для вербовки членов масонских лож, однако она безосновательна, поскольку устройство этих двух организаций принципиально разное. Масонские ложи — закрытые, исключительно мужские организации мистического толка, куда принимают людей как минимум верующих в Единого Творца и бессмертие души, хотя некоторые либеральные ложи допускают необязательность веры. В ротари-клубе, напротив, может состоять человек любого пола и вероисповедания, либо же неверующий, собрания проходят в заведениях общепита или общественных пространствах и открыты для всех желающих. Однако на основании конспирологических представлений некие активисты в 2020 г. потребовали запретить деятельность «Ротари» в РФ. При всём негативном отношении христианских церквей, особенно РПЦ, а также исламских и иудейских богословов к масонству, оно в России не запрещено и официально не преследуется, поэтому такое обоснование само по себе бессмысленно (как и оскорбительное определение «жидомасонство», имеющее на деле смысл такой же, как «сухомокрость» или «жирнотощесть» — иудеи и масоны друг друга на дух не переносят). Примечание: переводчик этой книги никак не относится ни к «Ротари», ни к масонам, и не исповедует никакой религии.

перевозчике или операторе бизнес-джетов, либо автор по каким-то соображениям зашифровал название настоящей авиакомпании. По доступным источникам авиакомпании под названием «Апекс (Арех)» в середине 1980-х в Австралии не было.

272 Cessna 441 Conquest — первый турбовинтовой самолёт Cessna, призванный заполнить нишу между поршневыми и реактивными. Двухдвигательный, вмещает до 9 пассажиров (10 с одним пилотом), герметичный. Дальность до 4 000 км (2 194 мор. мили), потолок 11 000 м (35 000 футов), скорость до 550 км/ч (300 узлов) на 4 875 м (16 000 футов), крейсерская скорость 480 км/ч (259 узлов) на 11 000 м, максимальный взлётный вес 4 468 кг. С 1977 по 1986 г. выпущено 362 ед., в лётной годности на 2025 г. более 280.

273 В Австралии «динки той» употребляется в значении «жестянка», «консервная банка». Dinky Toys торговая марка, изначально британской компании Мессано («Меккано») в 1934–79 гг.), под которой до 2019 г. после 1979 г. с перерывами и сменами собственников, выпускались игровые и коллекционные металлические масштабные модели автомобилей, кораблей, самолётов, смежных предметов (светофоров и др.) и фантастического транспорта, в т. ч. космолёта «Энтерпрайз» из «Звёздного пути». С 1997 г. торговая марка принадлежит корпорации Mattel, у которой также есть своя линейка миниатюрных игрушечных машинок Hot Wheels («Горячие колёса»). В послевоенные годы игрушечные машинки Dinky, в зависимости от линеек продукции, конкурировали и с Matchbox (которая в 1979 г. купила Мессано целиком), и с Tonka (крупными американскими жестяными игрушками «для песочницы»). Малые модели и Matchbox, и Dinky изначально выпускались больше как коллекционные, нежели игровые. В настоящее время стоимость малосерийных «мэтчбоксов» и «динки» в исходном состоянии с упаковкой может достигать нескольких тысяч долларов. Мессано — британский производитель игрушек, в первую очередь конструкторов в виде металлических пластин с отверстиями для скрепления винтами и гайками, изобретённый в 1898 г. английским инженером Фрэнком Хорнби. В СССР с 1960-х гг. выпускался

нелицензионный клон Мессапо для внутреннего рынка под названием «Юность», такие конструкторы, особенно в 1980-е гг., были у многих советских мальчиков, включая и переводчика этой книги. Со временем система Мессапо усложнялась, вплоть до появления электромоторов, а советская «Юность», напротив, упрощалась и стандартизировалась. Аналоги Мессапо (точнее, «Юности») до сих пор выпускаются в России несколькими фирмами. При этом малые модели Matchbox и Dinky в СССР и РФ не копировались — вместо них выпускались и выпускаются, как в России, так и по заказу в Китае, сложные и точные коллекционные стендовые модели в масштабах 1:43 и 1:18 с металлическими кузовами, пластиковыми интерьерами и резиновыми покрывками колёс.

274 Бунг, бунга — крайне оскорбительное название австралийского аборигена (ср. «ниггер» в США).

275 Cessna 402 — двухмоторный поршневого самолёт на 9 пассажиров, негерметичный салон. Экономичная крейсерская скорость 263 км/ч на высоте 3 000 м, практический потолок 8 200 м, непревышаемая скорость 428 км/ч. Предшественник Cessna 404 и 414.

276 Douglas C-47 38-й эскадрильи Королевских австралийских ВВС, служебный номер A65-61, бортовой VH-CUT, вылетел 16.09.1945 с аэродрома Арчерфилд в Квинсленде, Австралия. На следующий день он прибыл на аэродром Вама в Моратаи, Голландская Ост-Индия (Индонезия), откуда вылетел в 6 утра 18.09.1945 г. и прибыл на аэродром Мокмер на о-ве Биак в 10:30. В 11:15, в ясную погоду, с 6 членами экипажа (трое на управлении, трое запасными), 1 военным медиком, 1 военной медсестрой, 17 ранеными и 3 пассажирами от ВВС на Таунсвилл через Хиггинс-Филд на северной оконечности мыса Йорк — и пропал. Предположительно по неустановленной причине командир решил спрямить маршрут до Хиггинс-Филд и врезался в обычно закрытую облачностью гору Карстенс (Джаявиджая, Пунчак Джая) — самый высокий пик Индонезии (4884 м, 16 024 фт) на высоте около 14 200 фт. 16.10.1968 пилот «Мишн Авиэйшен» Джерри Ридер (Jerry Reeder), пролетая мимо горы Карстенс в ясный день на высоте 14 500

фт, заметил вспышку (отражение от стекла) и, присмотревшись, обломки самолёта. Он записал точное местоположение и немедленно доложил австралийским властям. В середине 1970 г. Ридер и двое американцев-лесорубов на вертолётe Bell 206 смогли добраться до места крушения и его обследовать. На основе этой информации 3.12.1970 была объявлена операция КАВВС «Тропический снег» и 6.12.1970, в редкий полностью ясный день на пике Карстенс, часть останков погибших была эвакуирована с помощью двух вертолётeв Bell-UH1H.

26.01.1971 на военном кладбище Бомана, Порт-Морсби, Папуа — Новая Гвинея, состоялась церемония захоронения праха в именных могилах с воинскими почестями. Ещё две экспедиции КАВВС посетили место крушения в 1999 и 2005 гг., изъяз для захоронения на том же кладбище те останки, которые не достали в 1970 г. В 2005 г. рядом с обломками установлена памятная табличка. Бортовой номер VH-CUT с 29.07.1968 числится за частным «Пайпером Чероки» PA-28-180D, который до сих пор находится в лётной годности, выполняет частные и заказные полёты, и базируется в Мельбурне, аэродром Мураббин.

277 Сэр Харолд Малколм Уоттс Сарджент (Sir Harold Malcolm Watts Sargent, 1895–1967) — британский дирижёр, органист и педагог. Сэр Джон Барбиеролли (урождённый Джованни Баттиста Барбиеролли, Sir John Barbirolli, Giovanni Battista Barbirolli, 1899–1970) — британский дирижёр и виолончелист итальянского происхождения. Артур Ивлин Сент-Джон Во (Arthur Evelyn Saint-John Vaugh, 1903–1966) — британский романист, биограф, автор справочников для туристов и путешественников, журналист, литературный критик. Джон Бойнтон Пристли (John Boynton Priestley, 1894–1984) — английский романист, эссеист, драматург, театральный режиссёр. Айвор Новелло (Дэвид Айвор Дэвис; Ivor Novello, David Ivor Davies, 1893–1951) — валлийский композитор, певец и актёр. Сэр Сесил Уолтер Харди Битон (Sir Cecil Walter Hardy Beaton, 1904–1980) — английский фотограф, дизайнер интерьеров, художник по костюмам и декорациям. Мастер модной фотографии, икона стиля. Сэр Альфред Джозеф Хичкок (Sir Alfred Joseph Hitchkok, 1899–1980) — кинорежиссёр, продюсер сценарист. Мастер кинотриллера. В 1931 г. никто из

перечисленных с титулом «сэр» ещё не был возведён в рыцари, что в основном произошло в 1950–70-е гг.

278 Оставим этот пассаж на совести автора: как минимум у пассажиров рейса «Аиста» KLM в Великой воздушной гонке 20–24.10.1934 были билеты Лондон — Мельбурн, купленные ими за свой счёт и включавшие сегмент Купанг — Дарвин, хотя тот рейс не был ни регулярным, ни британским, ни австралийским. Как минимум один из этих билетов, на имя Рулофа Яна Домение, сохранился и в 2011 г. передан его сыновьями в музей библиотеки г. Олбери, Австралия. Что до леди Эдвины Маунтбеттен (урождённая Эдвина Синтия Аннетт Эшли, Edwina Cynthia Annette Ashley, 1901–1960) и майора Гарольда Филлипса (Harold Pedro Joseph Phillips, 1909–1980), то в 1930-е гг. их бурный роман затмило в глазах британского высшего общества разве что отречение Эдуарда VIII, женившегося на разведённой американке Уоллис Симпсон, что стоило ему престола (он отрёкся 11.12.1936, проведя на престоле меньше года, пара стала герцогом и герцогиней Виндзорскими). Леди Эдвина с 1922 г. была замужем за контр-адмиралом лордом Луисом Маунтбеттеном (Louis Mountbatten, урождённый Луи Баттенбергский, Louis of Battenberg, 1900–1979). Майор Филлипс на момент романа был холост (женился в 1944 г. на Джорджине Вернер, леди Кеннард, Georgina Wernher, Lady Kennard, 1919–2011). Лорд Маунтбеттен даже думал о разводе, но не решился, поскольку питал глубокое уважение к майору Филлипсу, а также имел собственный роман на стороне — с Йолой Летелье (Yola Letellier, урождённая Ивонн Анрикет, Yvonne Henriquette, 1904–1996), парижской светской львицей и супругой издателя газеты «Ле Жорналь» и инвестора Анри Анрике (Henri Henriquet, 1868–1960), причём отношения лорда Маунтбеттена и Йолы Летелье длились до самой его смерти в 1979 г. В 1946–48 гг. Маунтбеттены были вице-королём и вице-королевой Бирмы. Младшей сестрой матери лорда Маунтбеттена была российская императрица Александра Феодоровна, а первой (и истинной на всю жизнь) любовью — двоюродная сестра по материнской линии, дочь Николая II великая княжна Мария Николаевна (расстрелянная в 1918 г. в Екатеринбурге), чей фотопортрет Маунтбеттен всегда держал у изголовья кровати с момента посещения Санкт-Петербурга в

начале 1910-х гг. и до самой своей смерти.

279 Cessna 172 Skyhawk — 4-местный одномоторный поршневой подкосный высокоплан, самый массовый в мире тип самолёта (с 1956 г. выпущено в различных модификациях более 44 тыс. экз.). Используется во всём мире для первоначального лётного обучения, авиаработ, авиаэкскурсий и как частный.

280 Советское название 1968 г., в оригинале — Those Magnificent Men in Their Flying Machines or How I Flew from London to Paris in 25 Hours and 11 Minutes, дословный перевод — «Эти великолепные мужчины на их летательных аппаратах, или Как я долетел от Лондона до Парижа за 25 часов 11 минут». Британская комедия, 1965 г., реж. Кен Эннакин. Для фильма было специально построено 20 точных копий самолётов 1910-х годов в натуральную величину, включая монопланы, бипланы и трипланы. Для изготовления моделей были использованы оригинальные материалы, за исключением более безопасных моделей двигателей. 6 из 20 моделей действительно были способны летать. В русском дубляже участвовали, в частности, Вячеслав Тихонов, Зиновий Гердт и Ростислав Плятт.

281 Валлаби — род сумчатых млекопитающих семейства кенгуровых, но меньше, чем кенгуру и валлару.

282 «Новая кухня», «новая кулинария» (искаж. фр. nouvelle cuisine, в оригинале newvel kewzeen).

283 De Havilland Australia DHA-3 Drover («Пастух») — трёхдвигательный поршневой транспортный самолёт, развитие проекта De Havilland Dove. С 1949 по 1953 г. выпущено 20 экземпляров. Оснащён 145-сильными двигателями De Havilland Gipsy, чьей мощности, особенно в жару, было недостаточно. Из-за просчётов в конструкции воздушных винтов было потеряно два борта. В более поздних модификациях винты изменяемого шага заменили винтами постоянного шага, а также добавили щелевые закрылки. В музеях сохранилось до десятка DHA-3, причём один из них, с бортовым номером VH-DHM, летающий и числится за

Обществом реставрации исторических воздушных судов (HARS) в аэропорту Шеллхарбор в Иллаварре, Новый Южный Уэльс. Памятник, о котором идёт речь, на момент подготовки книги к публикации в декабре 2025 г. находится на реставрации с планом установить его около аэропорта Маунт-Айзы в январе 2026 г. На нём нанесён бортовой номер VH-DRD («Австралия, доктор, Дровер»), он собран из VH-DRD (зав. № 10) и VH-AZN (зав. № 17).

284 Дросс и спек — виды шлака.

285 Не путать с ныне здравствующим канадским кинорежиссёром. Шотландец Джеймс Кэмерон (1911–1985) — автор 15 книг, военный корреспондент во Вьетнаме, радиоведущий. Пришёл в журналистику в 1935 г. Основатель «Кампании за ядерное разоружение». Командор ордена Британской империи.

287 Сэр Джордж Хьюберт Уилкинс (Sir George Hubert Wilkins, 1888–1958) — австралийский полярный исследователь, путешественник, лётчик, фотограф, писатель. Один из пионеров применения авиации в исследованиях Арктики (1926–1928), первым совершил трансарктический перелёт на самолёте (Аляска — Шпицберген, 15.04.1928; за это спустя полтора месяца возведён в рыцарское достоинство лично королём Георгом V), первый авиаисследователь Антарктики (1928–1929), руководитель первой экспедиции к Северному полюсу на подводной лодке (1930). В 1937 г. в американском секторе Арктики участвовал в поисках пропавшего самолёта «ДБ-А» Сигизмунда Леваневского (его пока так и не нашли, а слава первооткрывателей маршрута СССР — США через Северный полюс досталась экипажу Валерия Чкалова). Во время Второй Мировой войны и после её окончания работал консультантом Интендантского корпуса Министерства обороны США по снабжению, оснащению и выживанию военнослужащих в экстремальных условиях.

288 Embraer EMB 110 Bandeirante — бразильский двухмоторный турбовинтовой самолёт, разработанный в 1965..68 гг. французским авиаконструктором Максом

Хольстом. Существует более 2 десятков модификаций, с 1968 по 1990 г. построено ок. 500 экз., в коммерческой эксплуатации 1973 г. В рейсовом исполнении — салон на 15, 18 или 21 пассажира, управляется 2 пилотами, оснащён 2 двигателями «Пратт энд Уитни» РТ6А-34 и трёхлопастными винтами изменяемого шага «Хартцелл». Крейсерская скорость 411 км/ч на 2 440 м, экономичный крейсерский режим — 341 км/ч на 3 050 м, практический потолок 6 500 м, дальность в экономичном режиме 1 960 км плюс АНЗ на 45 минут, разбег-пробег 810/870 м. Одноклассник Let L-410 и Cessna 408. На этом типе в 15-местной компоновке в 1985 г. начал работу ирландский малобюджетный перевозчик «Райанэйр».

289 Александр Кеннеди (Alexander Kennedy, 1837–1936) — шотландец по происхождению, колонист. Участвовал в уничтожении коренного населения. Основатель меднорудной промышленности в регионе. Впоследствии заинтересовался авиацией, стал инвестором-основателем и директором «Куонтас», а также первым пассажиром её регулярных рейсов.

290 Рассказчик ошибся — отец Чарльза Уильяма Андерсона Скотта (1903–1946), Чарльз Кенеди Скотт (Charles Kennedy Scott, 1875–1965) был хормейстером и органистом, основал хор «Ориана» (изначально «Общество мадригалов “Ориана”») и Филармонический хор (ныне Лондонский филармонический хор), с 1929 по 1965 г. — член правления и хормейстер лондонского Троицкого музыкального колледжа. Оказал значительное влияние на развитие современной английской хоровой музыки. Master of the King's/Queen's Music — придворная должность. С 1625 до 1901 г. — руководитель личного монаршего оркестра и придворный композитор, после — придворный композитор, сочиняющий музыку для торжественных случаев. До 2004 г. должность была пожизненной, с 2004 г. установлен срок 10 лет.

291 CAC Wackett — первый самолёт, разработанный полностью в Австралии силами Авиационной Корпорацией Содружества, главный конструктор Лоуренс Уокетт. Совершил первый полёт в 1939 г., запущен в серию в 1941 г. Выпущено 202 экз. Цельнометаллический однодвигательный двухместный учебно-

тренировочный низкоплан с хвостовым колесом, с тандемной конфигурацией кабины. Внешне весьма напоминает американский North American Texan T-6 (1935 г.) и советский Як-18 (1946 г.; не путать с 4-местным Як-18Т, прямые потомки Як-18 — это Як-18У и Як-52). Несколько экземпляров в 1950-е гг. были переделаны в сельскохозяйственные для авиахимработ с размещением бака в задней половине кабины. На 2025 г. существует один восстановленный до лётной годности «Уокетт», бортовой номер VH-LNW, принадлежит частному пилоту Марку Пилкингтону, г. Лара, шт. Виктория, окрашен в ливрею Королевских Австралийских ВВС.

292 Речь идёт о фантастическом фильме ужасов «Рой» (The Swarm) 1978 г., реж. Ирвин Аллен. Британский актёр и продюсер сэр Майкл Кейн (р. 1933, рыцарь с 2000 г.) сыграл в нём главную роль доктора Брэдфорда Крейна. Фильм провалился в прокате (сборы 7,6 млн долл. при бюджете 21 млн), хотя и был номинирован на «Оскар» 1979 г. за лучшие костюмы.

293 Saro A17 Cutty Sark — самолёт-амфибия, разработанный в 1928–1929 гг. компанией «Сондерс-Ро» (Saunders Roe). Было построено 12 экз. 2 члена экипажа и 2 пассажира либо 231 кг груза. На отдельных моторах над фюзеляжем — два радиальных двигателя «Армстронг-Сиддли Дженет Мейджор» по 140 л.с. каждый, с двухлопастными деревянными винтами постоянного шага. Снаряжённый вес 1 753 кг, крейсерская скорость 150 км/ч, максимальная — 172 км/ч, дальность 507 км, потолок 2 700 м. Модель названа в честь клипера, а не ведьмы и не ткани. Первый полёт состоялся в 1930 г., но к 1942 г. не осталось ни одного экземпляра.

294 Short S.8/8 Rangoon — трёхмоторная летающая лодка-биплан, военный вариант «Калькутты». Первый полёт в 1931 г., отставлена от службы и линейной работы в 1935 г., а от обучения в 1938 г. Построено 5 экз. (и ещё 5 японских копий «Каваниси НЗК»). Три 9-цилиндровых радиальных двигателя «Бристоль Юпитер XIF» по 540 л.с. каждый, снаряжённый вес 10 206 кг, крейсерская скорость 148 км/ч, максимальная — 185 км/ч, дальность 1 050 км (или 7 ч на скорости 148 км/ч),

потолок 3 700 м. Оснащалась тремя пулемётами Люиса калибра 0.303 и могла нести до 455 кг бомб. Не сохранилось ни одного экземпляра.

295 Соус «Мельба» для персиков — смесь размятой и припущенной свежей малины, желе из красной смородины, сахара и кукурузного крахмала

296 По-английски все названия летающих лодок класса «Эмпайр» начинались на С (си), а «Хэндли Пейджей» — на Н (эйч).

297 Ист-Энд (Восточный конец) — восточная часть Лондона, ограниченная стеной Лондонского Сити на западе, рекой Ли на востоке, Темзой на юге и Виктория-Парком на севере. До 1970-х гг. — преимущественно рабочие и иммигрантские районы. На протяжении нескольких столетий там располагались Доки (лондонский морской торговый порт), верфи, множество складов, фабрик и заводов, и жили те, кто их обслуживал. В закоулках Ист-Энда до Второй Мировой войны царили нищета, антисанитария, преступность и характерный лондонский говор-жаргон «кокни». Российским читателям Ист-Энд знаком в первую очередь по романам Чарльза Диккенса, и, хотя за сто лет между «Оливером Твистом» и расцветом «Имперских авиалиний» там изменилось многое, места всё ещё были бедные. Ист-Энд очень сильно пострадал во время Первого Блица (бомбардировок Лондона 1940 г.), а в 1960-е гг. конец Докам положили контейнерные грузоперевозки. На Собачьем острове теперь офисные небоскрёбы и джентрифицированные остатки старых складов, депо и фабрик, а сам Ист-Энд утратил большинство легендарных свойств (пожалуй что к лучшему) — с ним случилось примерно то же самое, что в середине 1920-х гг. с московской Хитровкой. Тем не менее во многих частях Ист-Энда живёт немало выходцев из бывших колоний, в первую очередь бенгальцев — вплоть до того, что вывески на станции метро «Уайтчепел» («Белая часовня») дублированы на бенгальском.

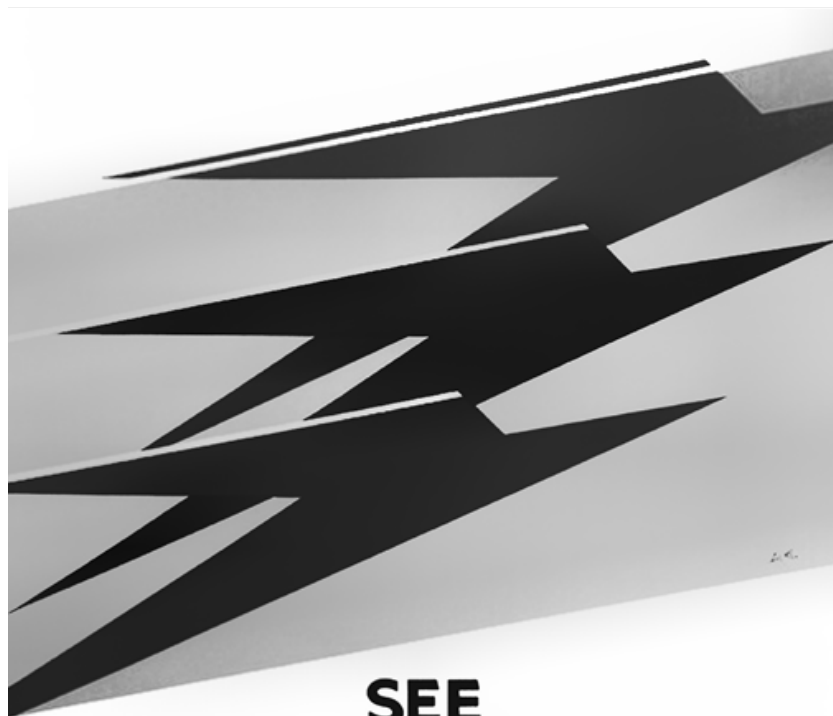
298 Нынешнее здание собора Святого Павла спроектировал после Великого Лондонского пожара 1666 года выдающийся английский зодчий, физик, астроном, математик, геометр и

анатом сэ́р Кристофер Рен (Sir Christopher Wren, 1632–1723, посвящён в рыцари-бакалавры, т. е. рыцари без ордена, в 1691 г.). Также Рен перестроил центр Лондона и отвечал за восстановление 52 церквей, многие из которых он спроектировал лично, а ещё основал Лондонское королевское общество, одну из старейших научных организаций мира (российский аналог — Российская академия наук).

299 Иез. 36:25, цит. по синодальному переводу Ветхого завета.



Обложка ежемесячного журнала «Вестник “Имперских авиалиний”» за август 1935 года



**SEE
EUROPE
AFRICA
INDIA**

WITH SPEED AND LUXURY

BY

IMPERIAL AIRWAYS

THE BRITISH AIR LINE

© 1939 THE B.A.P.

PRINTED IN GREAT BRITAIN BY GUTHRIE & GUTHRIE LTD.

Один из первых рекламных плакатов «Имперских авиалиний» с

логотипом «Стремительная птица», худ. Те́йр Ли-Эллиотт, 1932 г.

В оригинале светло-серый фон — голубой, а верхняя и нижняя птицы — ярко-синие. Надпись сверху вниз: «Посмотрите Европу, Африку, Индию с высокой скоростью и в роскоши, с «Имперскими авиалиниями» — британской авиакомпанией».

